Archiv für Post und Telegraphie



Einundfünfzigster Jahrgang

Berlin 1923 · Gedruckt in der Reichsdruckerei

Inhaltsverzeichnis*).

A. Einteilung nach dem Stoffe der Aufsätze.

I. Postwesen und gemeinsame Angelegenheiten des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens.

a. In den einzelnen Ländern.

1. Deutsches Reich.

*) Die mit einem * bezeichneten Aufsätze usw. sind »Kleine Mitteilungen«. Ein ausführlicher Sachweiser befindet sich am Schlusse des Bandes.

IV. Volkswirtschaft, Rechts- und Staatswissenschaften.

V. Aufsätze und Mitteilungen sonstigen Inhalts.

VI. Nachruf.

VII. Bücherschau.

B. Einteilung nach der Buchstabenfolge.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.
6439 23. IIIb

Archiv für Post und Telegraphie

Herausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Nr. 1 Berlin, Januar 1923

Die Tarifpolitik der deutschen Reichsbahn.

Das Reichsverkehrsministerium hat eine Schrift (Grünheft) »Die Tarifpolitik der deutschen Reichsbahn« herausgegeben, die ein erschöpfendes und klares, durch zahlreiche statistische Übersichten und graphische Darstellungen erläutertes Bild der Entwicklung, Richtlinien und Grenzen der Tarifpolitik der Reichsbahnverwaltung gibt. Die im Buchhandel (Verlag von Georg Stilke in Berlin, 1922) käufliche Schrift erscheint geeignet, Angriffen, die aus den verschiedensten Kreisen gegen die Tarifpolitik der Reichsbahnverwaltung gerichtet worden sind, den Boden zu entziehen sowie weitverbreitete irrige Anschauungen über die ursächlich preistreibenden Kräfte im deutschen Wirtschaftsleben und über die Frage der Notwendigkeit oder Zweckmäßigkeit der Überführung des größten Reichswirtschaftsunternehmens in Privathand zu beseitigen. Im einzelnen werden behandelt unter

A. Tarifpolitik und Eisenbahnfinanzen,
B. Gütertarife,
C. Personen-, Gepäck- und Expreßguttarife,
D. Vorschläge auf Änderung der Tarifgrundlagen,
E. Vorwurf der Tarifdiktatur und
F. Tarifpolitik und Entstaatlichungsfrage.

Der nachstehend gekürzt wiedergegebene Inhalt dieser Abschnitte[1]) erscheint auch von Belang für tarifpolitische Fragen usw. im Bereich der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung, die unter der Ungunst der politischen, wirtschaftlichen und sozialen Zeitverhältnisse nicht minder schwer leidet als die wirtschaftlich stärkere Reichsbahnverwaltung und daher bei Verfolgung einer Tarifpolitik, die sowohl den Selbstkosten der Verwaltung als auch den Belangen der Verkehrtreibenden Rechnung tragen muß, vor die Notwendigkeit gestellt wird, ihre Beförderungsgebühren den entsprechenden Tarifsätzen der Reichsbahn anzugleichen, zumal wenn sämtliche Leistungen der Reichsbahn für die Reichspost künftig angemessen vergütet werden sollen, was im Entwurf zum Reichsbahnfinanzgesetz in Auswirkung des Artikels 92 der Reichsverfassung vorgesehen ist.

[1]) Abschnitt D ist hier ganz weggelassen worden.

Soweit für den verfolgten Zweck auf den Inhalt statistischer Anlagen der Schrift nicht verzichtet werden konnte, ist dieser in den Text hineingearbeitet worden. Indessen erscheint für das eigentliche Studium der Tarifpolitik der Reichsbahn und der damit zusammenhängenden allgemeinen Wirtschaftsfragen die vollständige Schrift mit ihren Schaubildern und sämtlichen statistischen Darstellungen unentbehrlich.

Die seit dem 1. Dezember 1922 eingetretenen Tariferhöhungen sind jedesmal am Schlusse der statistischen Angaben nachgetragen worden.

A. Tarifpolitik und Eisenbahnfinanzen.

Die deutschen Staatsbahnen hatten während des Krieges aus volkswirtschaftlichen Erwägungen, wohl auch in Anlehnung an die Richtung der allgemeinen Finanzpolitik dieser Zeit, solange wie möglich von einer Belastung des Wirtschaftslebens durch erhöhte Eisenbahntarife abgesehen. Obwohl sich bereits im Jahre 1917 eine erhebliche Verschlechterung des Verhältnisses der Einnahmen zu den Ausgaben zeigte, wurde erst am 1. April 1918 vorsichtig an eine geringe Erhöhung der Tarife herangetreten. Auch die weiteren Tariferhöhungen waren nicht stark genug, um die Ausgaben zu decken, die sich unter den Nachwirkungen des Krieges, insbesondere unter der Entwertung des deutschen Geldes und der damit zusammenhängenden Erhöhung der sächlichen und persönlichen Ausgaben immer rascher steigerten. Bei der Verreichlichung der Staatsbahnen (1. April 1920) betrugen die Gütertarife erst 591 v H, die Personentarife 3. Klasse erst 481 v H der Vorkriegstarife, während die Steigerung der Materialpreise ein Mehrfaches dieser Erhöhungen ausmachte, auch die Gehälter und Löhne stärker gestiegen waren. Aus der Zusammenstellung der einzelnen Inderziffern ergibt sich dieses Zurückbleiben der Staatsbahntarife hinter den Preissteigerungen aller Art. Die Staatsbahnen waren daher bei ihrem Übergang auf das Reich mit gewaltigen Fehlbeträgen belastet.

Inderziffern im Zeitpunkt der Verreichlichung (April 1920).
(Inderziffer für 1913/14: 1)

Großhandelspreise	15,7
Ernährung	12,3
Lebenshaltung	9,2
Besoldung eines Beamten der Gruppe A III	6,8
Gütertarife	5,9
Personentarife 3. Klasse	4,8

Die Tarifpolitik der Reichsbahn war in bewußter Weiterführung der von den ehemaligen deutschen Staatsbahnen übernommenen Grundsätze von Anfang an von volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten getragen. Hierbei war ihr jedoch eine Grenze durch Artikel 92 der Reichsverfassung gezogen, wonach die Reichsbahnen als ein selbständiges wirtschaftliches Unternehmen zu verwalten sind, das seine Ausgaben selbst zu bestreiten hat. Die Reichsbahn mußte auf Grund dieser Bestimmung bedacht sein, den bei der Übernahme der Staatsbahnen bestehenden Fehlbetrag möglichst bald durch eine Verminderung der Ausgaben und eine Erhöhung der Einnahmen zu beseitigen. Sie hat sich von Anfang an bemüht, durch Ersparnismaßnahmen aller Art, durch Förderung des technischen Fortschritts, wirtschaftliche Betriebsführung und ständige Einwirkung auf das Personal die Ausgaben zu verringern, ferner die Einnahmen durch Hebung des Verkehrs

und Erfassung bisher nicht genügend erschlossener Einnahmequellen zu steigern. Sie hat auf diesem Wege bereits sehr befriedigende Erfolge erzielt. Ein Teil der Maßnahmen kann ihrer Natur nach erst im Laufe einer längeren Zeit in Wirkung treten. Der Verminderung der Ausgaben stand zunächst auch die Notwendigkeit entgegen, vor allem die Leistungsfähigkeit der durch den Krieg heruntergewirtschafteten Bahnen wieder herzustellen.

Die Verwaltung war aber von vornherein nicht im Zweifel, daß die Steigerung der Ausgaben, soweit sie auf die Geldentwertung zurückzuführen war, in der Hauptsache nur durch eine Anpassung der Eisenbahnbeförderungspreise an diese Geldentwertung, also auf dem Wege der Tariferhöhungen, ausgeglichen werden kann.

Das vorgesehene langsame Abbauprogramm konnte nicht mehr durchgeführt werden, als der gewaltige Sturz der deutschen Mark im Herbst 1921 alle Berechnungen über den Haufen warf und gleichzeitig, sowohl durch die Rücksicht auf die Finanzlage des Reichs wie auch durch starken außenpolitischen Druck, eine sofortige Herstellung des Gleichgewichts im Haushalt der Reichsbahn erforderlich wurde.

Von da an war der Finanzpolitik und damit auch der Tarifpolitik der Reichsbahn die Richtung gewiesen. Sie konnte sich in ihren Tarifen nicht mehr weiter außerhalb der allgemeinen Entwicklung der deutschen Gesamtwirtschaft stellen, sondern mußte der Geldentwertung auch in der Tarifentwicklung möglichst vollständig und ohne Zögern folgen.

B. Gütertarife.

I. Die prozentualen Tariferhöhungen im Güterverkehr.

Einwendungen und ihre Widerlegung.

Die Hauptlast der ungedeckten und infolge der Geldentwertung immer weiter steigenden Ausgaben mußte den Güterverkehr treffen, der im Frieden fast $^2/_3$ der Einnahmen der deutschen Staatsbahnen aufbrachte. Zudem war eine Schonung der Personentarife, wie unter C näher ausgeführt ist, aus sozialen und kulturellen Gründen angezeigt. Die Gütertarife mußten daher im Herbst 1921 besonders stark herangezogen werden, um das Gleichgewicht des Haushalts herzustellen, und im Jahre 1922 fast allmonatlich prozentual erhöht werden, um dieses Gleichgewicht aufrechtzuerhalten.

Erhöhung der Gütertarife.

(Einschließlich der Steigerung der Frachten durch die Güterverkehrssteuer.)

Die Frachten wurden allgemein erhöht:									Monatsdurchschnitt der Großhandelspreise:
am	1. August	1917	um	7	v. H.	auf	das	1,07fache	—
»	1. April	1918	»	15	»	»	»	1,23 »	—
»	1. April	1919	»	60	»	»	»	1,97 »	—
»	1. Oktober	1919	»	50	»	»	»	2,95 »	—
»	1. März	1920	»	100	»	»	»	5,91 »	16,71fache
»	1. Dezember	1920	»	15	»	»	»	6,80 »	14,37 »
»	1. April	1921	»	65	»	»	»	11,22 »	13,26 »
»	1. November	1921	»	30	»	»	»	14,59 »	34,16 »
»	1. Dezember	1921	»	50	»	»	»	21,89 »	34,87 »

									Monatsdurchschnitt der Großhandelspreise
am	1. Februar	1922	um	$33^1/_3$ vH	auf	das	29,19	fache	41,03 fache
»	1. März	1922	»	20	»	»	35,03	»	54,33 »
»	1. April	1922	»	40	»	»	49,62	»	63,55 »
»	1. Mai	1922	»	20	»	»	59,55	»	64,58 »
»	1. Juni	1922	»	25	»	»	74,44	»	70,30 »
»	1. Juli	1922	»	25	»	»	93,12	»	100,59 »
»	1. September	1922	»	50	»	»	139,82	»	274,20 »
»	1. Oktober	1922	»	100	»	»	280,23	»	379,70 »
»	15. Oktober	1922	»	60	»	»	448,37	»	495,30 »
»	1. November	1922	»	50	»	»	672,55	»	726,00 » (25/10.)

Erhöhungen ab 1. 12. 1922 um 150 vH,
» 1. 1. 1923 » 70 » .

Die Tierfrachten, die vor dem Kriege im Interesse der Landwirtschaft und des Viehhandels besonders geschont worden waren, wurden in Anlehnung an die Frachten für Eilgut neu gebildet und sodann im allgemeinen wie die Güterfrachten erhöht.

Die Ausnahmetarife wurden in der Hauptsache in ähnlicher Weise wie die Normaltarife erhöht.

Fast jede Erhöhung der Gütertarife seit Kriegsende bis in die jüngste Zeit begegnete heftigem Widerspruch aus den verschiedensten Kreisen.

Die hierbei aufgestellte Forderung, daß in erster Linie versucht werden müsse, das Gleichgewicht im Haushalt der Reichsbahn durch eine Verringerung der Ausgaben herzustellen, hat sich die Reichsbahn, wie bereits erwähnt, selbst von Anfang an zu eigen gemacht. Derartige Ersparnismaßnahmen haben aber, wie die Erfahrung lehrt, und wie bei der katastrophalen Markentwertung selbstverständlich ist, in keinem Industrie- und Handelszweig das Tempo der Preissteigerungen wesentlich verlangsamen können. Ohne die Notwendigkeit der Deckung der Selbstkosten zuzugeben, beschränken sich die Tadler der Tarifpolitik der Reichsbahn darauf, zu behaupten, daß die Tariferhöhungen der allgemeinen Teuerung vorauseilen und deshalb für das Wirtschaftsleben unerträglich seien sowie die Hauptursache für die Steigerung aller Preise bilden, daß sie ferner zu rasch aufeinanderfolgen und zu kurze Zeit vor ihrem Inkrafttreten bekanntgegeben werden, daß sie schließlich lähmend auf den Verkehr einwirkten. Im folgenden soll gezeigt werden, daß diese Annahmen irrig sind.

Verhältnis der Tariferhöhungen zu der allgemeinen Teuerung.

Die Reichsbahn hat alle Tariferhöhungen derartig nach unten begrenzt, daß nur so viel Einnahmen beschafft werden, als nötig sind, um die mit allen Kräften eingeschränkten ordentlichen Ausgaben nach ihrer jeweiligen oder für die nächste Zeit bestimmt vorauszusehenden Höhe zu decken. Als Maßstab für den allgemeinen Grad der Tariferhöhung können daher lediglich diese Ausgaben dienen.

Die vorstehende Gegenüberstellung der Erhöhung der Gütertarife und der Großhandelspreise zeigt, daß die Tariferhöhungen fast ständig hinter den durchschnittlichen Erhöhungen der Großhandelspreise zurückgeblieben sind. Übrigens sind gerade die von der Eisenbahn benötigten Bau- und Betriebsstoffe (bes. Kohle und Eisen) sowie Fahrzeuge noch mehr

im Preise gestiegen als der Durchschnitt der bei den Großhandelsziffern berücksichtigten Waren.

Wiederholt wurde versucht, die Behauptung, daß die Gütertarife höher als die Preise gestiegen seien, durch die Berechnung der früheren und jetzigen Frachten einzelner Güter in bestimmten Verkehrsbeziehungen zu erhärten. Hierbei wurden vorzugsweise gerade solche Güter und Verkehrsbeziehungen gewählt, denen eine bisher gewährte Ausnahmevergünstigung deswegen entzogen wurde, weil sie (wie unten noch näher zu erörtern ist) seit langer Zeit nicht mehr berechtigt war oder infolge des Friedensvertrags von Versailles aufgehoben werden mußte. Solche Beispiele sind nicht geeignet, ein wahres Bild der allgemeinen Tariferhöhungen zu geben. Ihnen könnte die Reichsbahn eine Anzahl von Beispielen gegenüberstellen, in denen die Frachtsteigerung weit hinter der allgemeinen Erhöhung zurückgeblieben ist.

Gegenüber dem Durchschnittssatz der Frachterhöhung der Reichsbahn am 1. September 1922, der das 140fache der Friedensfracht betrug, weisen viele andere private Eisenbahnunternehmungen und Verkehrsbetriebe größere Steigerungen ihrer Tarife auf, wenngleich sie längst nicht in gleichem Maße wie die Reichsbahn unter dem Krieg und seinen Nachwirkungen gelitten haben. Auch die Sätze der Binnen- und Küstenschiffahrt für Massenladungen zeigen im allgemeinen erheblich größere Erhöhungen.

Wirkung der Tariferhöhungen auf die Preisbildung.

Es wird behauptet, die Tariferhöhungen seien die Hauptursache für die Steigerung aller Preise. Die Eisenbahn müsse mit dem Tarifabbau vorausgehen, die Industrie werde dann sofort folgen.

Die Erfahrungen der letzten Jahre geben dieser Anschauung nicht recht. Es wird selbstverständlich nicht bestritten, daß die Güterfracht im allgemeinen ein wichtiger Faktor der Preisbildung ist, aber unter den Bedingungen des gegenwärtigen deutschen Wirtschaftslebens spielt sie in der Regel keine ausschlaggebende Rolle. Die Zurückhaltung der Tarifpolitik der Eisenbahn in den ersten Jahren nach dem Kriege hat die Preissteigerung nicht zu hindern vermocht. Auch die außerordentliche Teuerungswelle gerade im Monat August 1922 (dem einzigen Monat seit Februar, der keine Tariferhöhung gebracht hat) lehrt, daß die durch innen- und außenpolitische Vorgänge beeinflußte Bewertung der Mark im Ausland jetzt auch die Kaufkraft der Mark im Inland aufs schnellste verändert und damit fast alle anderen Preisbildungsfaktoren zur Zeit in den Hintergrund drängt.

Kurzfristige Durchführung der Tariferhöhungen.

Zahlreiche Beschwerden richteten sich gegen die rasche Folge und kurzfristige Durchführung der Tariferhöhungen. Handels- und Industriekreise machten geltend, daß es ihnen hierdurch unmöglich gemacht werde, richtig zu kalkulieren und die mit Rücksicht auf die Frachterhöhungen notwendigen Maßnahmen rechtzeitig zu ergreifen. Es wurde deshalb auch häufig eine Hinausschiebung des Inkrafttretens verlangt.

Die Reichsbahnverwaltung weiß wohl, daß kurzfristige Tariferhöhungen für das Wirtschaftsleben sehr unerwünscht sind. Leider ist sie aber gezwungen, bei den sich überstürzenden Preissteigerungen der letzten Zeit mit ihren

Tariferhöhungen ebenso schnell zu handeln. Diese unvorhergesehenen Preissteigerungen aller Waren erschüttern aber zweifellos das Wirtschaftsleben in einem Umfange, der mit etwaigen Störungen durch Gütertarifsteigerungen nicht zu vergleichen ist. Es würde für die Volkswirtschaft noch schädlicher sein, wenn die Reichsbahn ihre Tariferhöhungen zwar einige Monate vorher ankündigen würde, sie aber dafür zur Deckung des inzwischen entstandenen Fehlbetrags über die allgemeine Geldentwertung hinaus steigern müßte. Denn darauf würde sie mit Rücksicht auf ihre Finanzlage keineswegs verzichten dürfen.

In der letzten Zeit ist der Reichsbahn mehrfach der entgegengesetzte Vorwurf gemacht worden. Diese Beurteilung der Tarifpolitik der Staatsbahnen und der Reichsbahn muß bei rückschauender Betrachtung allerdings als berechtigt anerkannt werden. Es ist ihr aber entgegenzuhalten, daß sich bei den Tariferhöhungen in den ersten Jahren nach dem Kriege die wirtschaftliche Zukunft Deutschlands und damit auch die Wirkung von Tariferhöhungen noch nicht übersehen ließ, vor allem aber, daß nicht nur Interessenten und weiteste Kreise der Bevölkerung, sondern auch die wirtschaftlichen Sachverständigen in den beratenden Organen der Reichsbahn (Ausschuß der Verkehrsinteressenten bei der Ständigen Tarifkommission, Ausschuß von Vertretern der Erzeuger- und Verbraucherkreise) schwerste Bedenken gegen weitere Tariferhöhungen geltend gemacht, zum Teil auch Tariferhöhungen in dem vorgeschlagenen Umfang abgelehnt haben.

Wirkung der Tariferhöhungen auf den Güterverkehr.

Mehrfach wurde befürchtet, daß die neuen Erhöhungen einen starken Verkehrsrückgang herbeiführen und den Wettbewerb mit dem Ausland ausschalten würden.

Eine wirtschaftlich zulässige Grenze für die Erhöhung der Eisenbahnbeförderungspreise kann so lange nicht aufgestellt werden, als nicht eine Grenze für die übrigen Preiserhöhungen besteht, und diese wird so lange fehlen, als die Geldentwertung nicht eingedämmt werden kann. Bei sinkendem Geldwert bedeuten die Preiserhöhungen eben nur einen Ausgleich für die gesunkene Kaufkraft des Leistungsentgelts. Frachterhöhungen werden für die Wirtschaft im allgemeinen so lange erträglich sein, als die Waren eine Erhöhung der Preise ertragen können. Für den Wettbewerb mit dem Ausland sind aber gegenwärtig in erster Linie nicht die Selbstkosten der deutschen Produktion und damit auch nicht die Frachtsätze maßgebend, sondern der Stand der deutschen Währung.

Bei Fortdauer der bisherigen Wirtschaftslage mußte sich diese Befürchtung daher als unbegründet erweisen. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr sind trotz der zahlreichen Tariferhöhungen seit 1. November 1921 gegenüber dem Vorjahr prozentual weit mehr gestiegen, als es diesen Tariferhöhungen entsprechen würde.

II. Neureglung der Tarife.

Die Unbilligkeiten, die aus der rohen prozentualen Erhöhung der Tarife für einzelne Güterarten, Tarifklassen und Verkehrsbeziehungen entstanden, sodann die veränderte Lage der deutschen Volkswirtschaft und ihrer einzelnen Zweige sowie die Verschiebung des Wertes der Güter an sich und in ihren wirtschaftlichen Beziehungen machten eine Neureglung der Gütertarife erforderlich. Gleichzeitig konnten hierbei die Finanzlage der Eisenbahn, die den Weiterbestand überlebter Vergünstigungen nicht mehr zuließ, und die haupt-

sächlich durch die Verminderung des Lokomotiv- und Wagenparks hervorgerufene Verkehrsnot berücksichtigt werden. Vor allem aber mußte der Hauptzweck der Verreichlichung, die bisherigen Staatsbahnen einheitlich in den Dienst der gesamten deutschen Volkswirtschaft zu stellen, sich auch in tarifarische Maßnahmen umsetzen. Volkswirtschaftliche Gesichtspunkte standen im Vordergrund der Erwägungen.

Abgesehen von der Aufhebung zahlreicher Ausnahmetarife wurde das deutsche Gütertarifwesen zum 1. Dezember 1920, 1. Februar 1922 und 1. Oktober 1922 unter organischer Einarbeitung der früheren Tariferhöhungen systematisch neu geregelt. Auf die Einzelheiten, insbesondere die tariftechnische Seite dieser Neureglungen, kann hier nicht eingegangen werden. Lediglich ein Bild der tarifpolitischen Bedeutung der Neuordnungen soll im folgenden gegeben werden.

Vertikale und horizontale Staffelung.

Die innere Lage der deutschen Volkswirtschaft ist dadurch gekennzeichnet, daß sich die Gewinnungsstätten der wichtigsten Rohstoffe, vor allem der Kohle, überwiegend im Norden Deutschlands und hier wiederum besonders dicht in den westlichen Gebieten befinden, und daß die von den Gewinnungsstätten besonders weit abgelegenen Teile des Reichs (Bayern und Ostpreußen) auch noch durch die Linienführung der politischen Grenzen beeinträchtigt sind.

Die große Entfernung von Rohstoffgewinnungsstätten erschwert sowohl den Bezug von Rohstoffen wie auch den Absatz von fertigen und halbfertigen Fabrikaten. Dieser Nachteil trat vor dem Kriege nicht so sehr in Erscheinung, weil in den Randgebieten sonstige Produktionsbedingungen, namentlich die Höhe der Löhne, besser waren und von jeher auf tarifarischem Gebiet die Beförderung von Rohstoffen gegenüber fertigen und halbfertigen Waren durch die Güterklassifikation begünstigt wurde (allerdings hauptsächlich unter dem Gesichtspunkt, daß diese Stoffe nur eine geringe Fracht ertragen können). Die Benachteiligung dieser Gebiete wurde nach dem Kriege dadurch verstärkt, daß sich die Gehälter und Löhne in Deutschland immer mehr ausglichen, und daß die allgemeinen Tariferhöhungen die weiten Entfernungen besonders empfindlich treffen mußten.

Die Reichsbahn hat sich von vornherein auf den Standpunkt gestellt, daß die durch die Verreichlichung gewonnene einheitliche Zusammenfassung des deutschen Volkswirtschaftsgebiets ihr die Pflicht auferlegt, notleidende Teile dieses Gebiets auch auf tarifarischem Wege zu unterstützen. Sie hat sich dadurch den Vorwurf zugezogen, daß sie als Wirtschaftsunternehmen über ihre Aufgabe hinausgehe, wenn sie in den Wettbewerb anderer Wirtschaftszweige eingreife und durch tarifarische Maßnahmen wirtschaftliche Gebilde künstlich schaffe oder am Leben erhalte. Es ist zuzugeben, daß sich die Reichsbahn in den Wettbewerb der Einzelwirtschaften regelmäßig nicht einzumischen hat, sie hat aber als Reichsunternehmen die Pflicht, durch ihre Tarifpolitik dazu beizutragen, daß einzelne ungünstig gelegene Gebiete des Reichswirtschaftslebens vor dem Verkümmern geschützt werden, und daß das weitere bevölkerungspolitisch bedenkliche Zusammenballen großer Industrien auf einem kleinen günstig gelegenen Gebiet verhindert wird.

Da Ausnahmetarife mit Rücksicht auf den Friedensvertrag von Versailles, wie noch näher erörtert wird, nur mehr in sehr beschränktem Maße eingeführt

werden können und daher zu einem Ausgleich der wirtschaftlichen Schwierigkeiten nicht geeignet sind, blieb als wichtigster tarifarischer Schutz die Absenkung der Frachtsätze für die weiteren Entfernungen (Staffelung im engeren Sinne oder vertikale Staffelung).

Die allgemeine Einführung der Staffeltarife zum 1. Dezember 1920, also bereits im ersten Jahre nach Übernahme der Staatsbahnen auf das Reich, bedeutet einen Wendepunkt in der Geschichte des deutschen Gütertarifwesens. Sie war nur durch die Verreichlichung der Staatsbahnen möglich.

Bei der Neureglung der Tarife zum 1. Dezember 1920 begnügte man sich zunächst mit einer schwächeren Staffelung, da Erfahrungen über allgemeine Staffeltarife in Deutschland noch fehlten und Rücksicht auf die bestehenden Wettbewerbsverhältnisse in der Binnenschiffahrt und auf die Privatbahnen genommen wurde, die an der Betriebskostenersparnis, die mit der Beförderung auf lange Strecken verbunden ist, nicht teilnehmen können. Um vor allem den Rohstoffbezug den abgelegenen Gebieten zu erleichtern, wurde die Staffel für die niedrigeren Wagenklassen wesentlich stärker ausgebildet als für die höheren und die Stückgutklassen. Der Unterschied der Staffelung wurde bei der Tariferhöhung zum 1. April 1921 dadurch erweitert, daß die Zuschläge sich nach den niedrigen Klassen absenkten. Unter größerer Berücksichtigung der hierdurch zu stark belasteten oberen Klassen wurde die vertikale Staffelung bei der Neureglung zum 1. Februar 1922 noch weiter ausgebaut. Seit 1. Oktober 1922 ist für alle Güterklassen eine gleichmäßig starke Staffelung in der Weise durchgeführt, daß sich die Streckensätze bei einer Entfernung von 200 km um 5 v H, von 300 km um 10 v H usw., bei 1000 km um 45 v H senken.

Die schon seit langer Zeit bestehende Staffelung des Kohlenausnahmetarifs wurde bei den Tariferhöhungen noch erheblich verschärft. Nach dem Stande vom 1. September 1922 beträgt der Streckeneinheitssatz für das Tonnenkilometer in der ersten noch dem früheren Rohstofftarif entnommenen Entfernungsstufe (1 bis 350 km) 244 Pf., die Anstoßstaffel in der letzten Entfernungsstufe (über 600 km) nur noch 14 Pf., so daß z. B. bei einer Entfernung von 1000 km der Streckeneinheitssatz für das Tonnenkilometer sich auf 103 Pf. beläuft.

Die Lage der jetzt vom übrigen Reichsgebiet abgeschnürten Provinz Ostpreußen wurde dadurch berücksichtigt, daß die Fracht zwischen Ostpreußen und dem übrigen Reichsgebiet durch den polnischen Korridor so berechnet wird, wie wenn nur deutsche Strecken berührt würden, die Staffeln durch den polnischen Korridor also durchgerechnet werden.

Den Interessen der abgelegenen Gebiete, für die insbesondere die Frachten für den Bezug von Rohstoffen wichtig sind, dient auch die Schonung der niedrigeren Tarifklassen, denen diese Rohstoffe angehören, also eine starke horizontale Staffelung. Da die Frachterhöhungen besonders empfindlich auf die geringwertigen Güter dieser Klassen wirkten, wurde die aus den Friedenstarifen sich ergebende Spannung bei der Neureglung am 1. Dezember 1920 zugunsten der niederen Klassen allgemein und für die weiten Entfernungen, wie bereits erwähnt, im besonderen verstärkt und durch die Tariferhöhung vom 1. April 1921 noch erweitert. Die Tariferhöhung vom 1. Februar 1922 mußte daher die oberen Klassen entsprechend mehr schonen, die vom 1. Oktober 1922 die Stückgutfrachten namentlich mit Rücksicht auf die süddeutschen Wünsche entlasten. Im übrigen wurden, wie bei der vertikalen

Staffelung, einfache Verhältniszahlen eingeführt. Sie beziffern sich bei den Streckensätzen

für	Stückgutklasse	I	auf	180
»	»	II	»	140
»	Wagenladungsklasse	A	»	100
»	»	B	»	73
»	»	C	»	55
»	»	D	»	35
»	»	E	»	26.

Da die vertikale und die horizontale Staffelung den Wettbewerb zwischen verschiedenen Wirtschaftsgebieten und Wirtschaftszweigen stark beeinflussen, mußten sich die Wünsche der Interessenten auf Abänderung und die Beschwerden gegen vorgenommene Änderungen der Staffelung nach völlig entgegengesetzten Richtungen bewegen. Insbesondere wurde Beseitigung oder Abschwächung der vertikalen Staffelung von den Vertretern der west- und mitteldeutschen Interessenten sowie der Binnenschiffahrt gewünscht. Hierbei wurde geltend gemacht, daß die starke Staffelung auch den großen Transporten aus dem Ausland nach und durch Deutschland zugute komme und hierdurch den Wettbewerb der deutschen Industrie beeinträchtige. Diese Bedenken sind nicht ganz von der Hand zu weisen. Es ist auch richtig, daß ein starker Durchgangsverkehr in Zeiten der Verkehrsnot mißlich ist. Er wird aber schon im Hinblick auf den künftigen Wettbewerb der deutschen Bahnen mit den ausländischen nicht allzusehr erschwert werden dürfen.

Die Reichsbahn hat versucht, eine mittlere Linie zwischen den auseinandergehenden Interessen und Wünschen zu finden, an eine Aufhebung oder einen Abbau der zum Schutze der ungünstig gelegenen Gebiete notwendigen Staffelung aber nie gedacht. Auch bei den prozentualen Tariferhöhungen ist die Wirksamkeit der Staffelung nicht vermindert worden, wie behauptet wurde; das Spannungsverhältnis ist vielmehr gleichgeblieben, der Unterschied der Staffeleinheitssätze also noch größer geworden.

Trotzdem hat die zum 1. Oktober eingeführte, im wesentlichen in tariftechnischen Änderungen der Staffelungen bestehende Neureglung heftigsten Widerspruch der Interessenten der abgelegenen Gebiete hervorgerufen. Demgegenüber muß nachdrücklich darauf hingewiesen werden, daß es erst die Reichsbahn war, die diese wichtige tarifarische Begünstigung abgelegener Gebiete allgemein eingeführt und kräftig ausgebaut hat. Verwaltungsbezirke mit Tarifselbständigkeit sind im Rahmen einer einheitlichen Verwaltung nicht möglich.

Ausnahmetarife.

Das äußerst verwickelte System von Ausnahmetarifen der Vorkriegszeit ging zum großen Teil noch auf die Zeit der Privatbahnen zurück und war vollständig veraltet.

Bereits während des Krieges führte die Rücksicht auf die Umgestaltung des Wirtschaftslebens und die stärkere Erfassung der Einnahmen zur Aufhebung einer großen Zahl von Ausnahmetarifen. Vor allem aber veranlaßte der Friedensvertrag eine Sichtung sämtlicher Ausnahmetarife. Die deutschen Regierungen mit Staatsbahnbesitz haben sich bereits im Jahre 1919 darüber verständigt, welche Ausnahmetarife hiernach ohne Schädigung der deutschen Interessen noch beibehalten werden können. Gleichzeitig wurde beschlossen, auch die bestehenden Ausnahmetarife aufzuheben, für deren Beibehaltung unter der

ganz veränderten Wirtschaftslage ein ausreichender Grund nicht mehr vorlag. Hiernach wurde ab 1. September 1919 eine große Anzahl weiterer Ausnahmetarife, darunter die Seehäfen- und Binnenwasserumschlagstarife, aufgehoben. Weitere Ausnahmetarife wurden bei der systematischen Neureglung der Tarife zum 1. Dezember 1920 dadurch entbehrlich, daß an Stelle der bisherigen vier Wagenklassen fünf gebildet wurden und in die niedrigste Klasse E insbesondere die Güter aufgenommen wurden, für die bisher der Rohstoffausnahmetarif gegolten hatte.

Von den erhalten gebliebenen Ausnahmetarifen sind die für Grubenholz, für Steine usw. zum Wege-, Bahn- und Wasserbau, für Eisenerze, für Kohlen, Koks und Briketts hervorzuheben.

Wenn auch die Finanzlage der Reichsbahn und die Rücksicht auf den Friedensvertrag nicht erlaubt, Ausnahmetarife in größerem Umfang wieder einzuführen, so wurden doch seit Übernahme der Staatsbahnen solche Tarife in Fällen gewährt, in denen es im allgemeinen Interesse besonders dringend erschien, namentlich für bestimmte Lebensmittel (Seefische, Milch, Kartoffeln, Obst), für bestimmte Düngemittel und für Zeitungsdruckpapier.

Die stärkere Tariferhöhung zum 1. Oktober 1922 hat die Prüfung der Frage veranlaßt, ob etwaige hieraus entstehende Härten auf dem Wege von Ausnahmetarifen gemildert werden sollen.

Die finanzielle Wirkung der Aufhebung der Ausnahmetarife wird häufig überschätzt. Wenn auch die Zahl der oft nur für unbedeutende Verkehrsbeziehungen aufgestellten Tarife ganz beträchtlich eingeschränkt worden ist, so hat sich doch die Menge der Güter, die die Begünstigung genießen, nur wenig verringert. Bei Vergleichen mit der Vorkriegszeit muß die neue Wagenladungsklasse E wie ein allgemeiner Ausnahmetarif behandelt werden, da sie zum größten Teil Güter aufgehobener Ausnahmetarife umfaßt, und ihre Sätze niedriger sind, als es diese Ausnahmetarife mit der allgemeinen Erhöhung sein würden. Von den im Jahre 1911 beförderten Gütermengen würden auch jetzt noch 54,4 v H (gegenüber rund 60 v H in der Vorkriegszeit) die Vorteile von Ausnahmetarifen oder der Klasse E genießen.

Güterklassifikation.

Das Eisenbahntarifwesen ist auf dem Grundsatz aufgebaut, daß die Beförderungsgebühren sich im wesentlichen danach richten müssen, inwieweit die einzelnen Arten von Gütern die Frachten ertragen können. Hiernach sind die Güter in Klassen eingeteilt, deren Frachtsätze verschieden bemessen sind (horizontale Staffelung).

Die Erkenntnis, daß man hierbei den Wünschen der Interessenten zu weit entgegengekommen war, veranlaßte schon vor dem Krieg, insbesondere aber während des Krieges, eine Nachprüfung der Güterklassifikation. In dem Ausschuß der Verkehrsinteressenten, der der Ständigen Tarifkommission angegliedert ist, erkannten die Vertreter der Industrie ausdrücklich die Notwendigkeit einer solchen Nachprüfung an, verlangten aber, daß sie sich nicht auf die für Industrie und Handel in Frage kommenden Güter beschränken dürfe. Hiernach wurde eine große Reihe von Gütern, wie Glas- und Tonwaren, Holz und Holzwaren, Papier, Textilrohstoffe usw., in höhere Klassen versetzt. Insbesondere wurden hiervon Eisen und Stahl und Eisen- und Stahlwaren betroffen. Die Schonung dieser Güter seit den 70er Jahren war dadurch begründet, daß damals eine Unterstützung der erst in der Entwicklung be-

griffenen deutschen Eisenindustrie und später eine Förderung des Eisenabsatzes angezeigt erschien.

Zu erwähnen ist hier auch die Verringerung der Zahl der Güter, die nach der ermäßigten Stückgut- oder Eilgutklasse befördert werden.

Auch hinsichtlich der Güterklassifikation wird geprüft, ob die Tariferhöhung zum 1. Oktober 1922 nicht eine Schonung einzelner Güter erheischt.

Zuschlag für bedeckte Wagen.

Für die Beförderung von Gütern in bedeckten Wagen wird ein Gewichtszuschlag von 10 v H berechnet, der dadurch begründet ist, daß bedeckte Wagen höhere Beschaffungs- und Unterhaltungskosten sowie infolge des höheren Eigengewichts höhere Betriebskosten erfordern und eine größere Haftung mit sich bringen als offene Wagen. Von den Zuschlägen waren früher zahlreiche Güter ausgenommen, bei denen ein technisches Bedürfnis für die Notwendigkeit der Verwendung bedeckter Wagen und ein wirtschaftliches Bedürfnis für die Gewährung einer Vergünstigung sprach. Da die Anhaltspunkte für die letztere Voraussetzung schon bisher nicht fest waren und durch die Veränderung der Wirtschaftslage noch dazu ihre Bedeutung verloren hatten, wurden diese Befreiungen auf Grund eines einstimmigen Beschlusses der Ständigen Tarifkommission zum 1. Februar 1922 aufgehoben. Die von manchen Stellen verlangte Beseitigung des Zuschlages ist aus finanziellen Gründen wie auch aus Rücksicht auf den Mangel an gedeckten Wagen nicht möglich.

Saisontarife.

Erfahrungsgemäß weisen einzelne Monate, namentlich die Herbstmonate, einen besonders starken Güterverkehr auf, da der Versand gewisser Güter (z. B. Zuckerrüben, Kartoffeln u. dgl.) an diese Zeit gebunden ist. Die Frage, ob die Beförderung anderer Güter nicht von diesen Monaten abgelenkt und auf verkehrsärmere Zeiten hingeleitet werden kann, ist schon seit Jahrzehnten erörtert worden. Zur Erreichung dieses Zieles wurde die Einführung höherer Tarifsätze für die verkehrsstarken, niedrigerer Sätze für die verkehrsarmen Monate, sei es allgemein, sei es für bestimmte Güter, vorgeschlagen (Saison-, auch Sommer- oder Erziehungstarife genannt). Gegen solche Tarife wurde namentlich das Bedenken vorgebracht, daß sie wohl keinen genügenden Anreiz zum vorzeitigen Warenbezug bilden können, der eine Lagerung mit doppelten Ladekosten, Vorhaltung größerer Lagerplätze, frühere Bezahlung mit Zinsverlust und unter Umständen eine Wertminderung mit sich bringe. In beschränktem Umfang waren als Saisontarife bereits die Ausnahmetarife zu betrachten, deren Anwendung für die verkehrsstarke Zeit (z. B. vom 1. Oktober bis 15. November j. J.) ausgeschlossen war.

Angesichts der großen Verkehrsnot im letzten Herbst entschloß sich die Reichsbahn, dem Wunsche der Interessenten entsprechend, zunächst versuchsweise für die Zeit vom 16. Mai 1922 bis 30. April 1923 für Düngesalze einen Saisontarif einzuführen, wonach die bisher gewährte Frachtermäßigung von 20 v H für die Monate Mai, Juni und Juli auf 30 v H erhöht, für die Monate September, Oktober, November, Januar und Februar aber auf 15 v H verringert wird. Der Versand von Düngesalzen war in den Sommermonaten d. J. erheblich stärker als im Vorjahr. Es konnte aber bisher nicht festgestellt werden, ob und wieweit dies auf den Saisontarif oder darauf zurückzuführen ist, daß der Dünger wegen der zu erwartenden Preissteigerung und allgemeinen Frachterhöhung früher als sonst bezogen wurde.

Die Anschlußgebühren.

Die Gebühren für die Zuführung und Abholung von Wagen nach und von Privatgleisanschlüssen (Anschlußgebühren) sind mit Wirkung vom 1. Juli 1922 für das gesamte Reichsbahngebiet gleichheitlich geregelt worden. Bei dieser von allen Seiten als dringend anerkannten Vereinheitlichung waren auch die Gebühren an den damaligen und — für die Zukunft — jeweiligen Stand der Selbstkosten der Reichsbahn anzupassen, um auch auf diesem Gebiet zu einer Gesundung der Finanzen der Reichsbahn beizutragen. Ferner waren die von den Interessenverbänden, namentlich der Großindustrie, seit längerer Zeit vorgebrachten Wünsche nach einer Reform des Gebührensystems im Sinne einer Staffelung nach dem Umfang des Wagenverkehrs auf den verschiedenen Anschlüssen zu prüfen.

Bei der Neureglung wurde davon ausgegangen, daß durch das gesamte Aufkommen an Anschlußgebühren die durchschnittlichen Selbstkosten der Reichsbahn bei der Bedienung von Privatgleisanschlüssen gedeckt werden müssen. Auch für die Bemessung der einzelnen Gebührensätze waren in erster Linie die durchschnittlichen Selbstkosten der Eisenbahn maßgebend. Die Gebühren werden daher für den beladenen Wagen als solchen ohne Rücksicht auf Ladegewicht, verladenes Gewicht und Art des Gutes erhoben. Dagegen werden die Besonderheiten der einzelnen Gleisanschlüsse in folgenden Beziehungen berücksichtigt. Zunächst sind die Gebühren verschieden für Anschlüsse in Bahnhöfen und für Anschlüsse auf freier Strecke, da die letzteren höhere Bedienungskosten erfordern. Sodann sind die Sätze abgestuft nach den Entfernungen zwischen Anschlußstelle und Übergabestelle. Endlich sind die Tarife derart gestaffelt, daß bei Anschlüssen mit stärkerem Verkehr die Gebühren niedriger sind als bei Anschlüssen mit schwächerem Verkehr, da die Selbstkosten für den einzelnen Wagen um so geringer sind, je mehr Wagen bei einer Bedienung bewegt werden. Bei dieser grundsätzlichen Neuerung wurde durch die Art der Staffelung (in 3 Gruppen nach dem jährlichen Wagenverkehr) eine allzu große Belastung der kleinen Betriebe vermieden.

Die Anpassung der Gebühren an die Bewegung der Selbstkosten der Reichsbahn wurde durch die Bestimmung erreicht, daß die Sätze sich ändern, sobald und soweit die Streckensätze der 1. Entfernungsstufe der Wagenladungsklasse D sich ändern.

C. Personen-, Gepäck- und Expreßguttarife.

I. Personentarif.

Allgemeines.

Der Personenverkehr ist Tariferhöhungen gegenüber viel empfindlicher als der Güterverkehr. Der Grund hierfür ist darin zu suchen, daß Fahrpreiserhöhungen auf die Benutzer der Eisenbahn unmittelbarer wirken, vielfach nicht abgewälzt werden können und daher die genaue Prüfung der Notwendigkeit einer Eisenbahnfahrt nahelegen. Zudem haben der Krieg und seine Nachwirkungen weite Kreise des deutschen Volkes wirtschaftlich so geschwächt, daß ihre Kaufkraft in der Hauptsache nur mehr zur Befriedigung der notwendigsten Lebensbedürfnisse ausreicht und die Befriedigung kultureller Bedürfnisse, Erholung usw. nur so weit zuläßt, als die Ausgaben hierfür sich in mäßigen Grenzen bewegen. So muß auch bei zu starken Erhöhungen der Fahrpreise damit gerechnet werden, daß nicht nur ein großer Teil der Vergnügungsreisen, sondern auch solche Reisen unterlassen werden, die zur Erholung, zum Besuch von Angehörigen, zur Belehrung, Fortbildung usw. unternommen werden, also für die Volksgesundheit, die Erhaltung des

Familiensinns, die Förderung von Bildung, Kunst und Wissenschaft von Belang sind. Ferner ist die Abwanderung in die unteren Wagenklassen eine notwendige Folge der allgemeinen Senkung der Lebenshaltung vieler Schichten des deutschen Volkes. Diese Abwanderung zeigt sich in folgenden Verhältniszahlen der Benutzung der einzelnen Wagenklassen in den Jahren 1913, 1921 und 1922:

	1. Klasse v H	2. Klasse v H	3. Klasse v H	4. Klasse v H
bei den pr.-hess. Staatsbahnen im Rechnungsjahr 1913 ...	0,11	8,85	45,40	45,55
bei der Reichsbahn im Juni 1921	0,09	3,06	23,89	72,96
» » » » Juli 1922	0,07	2,94	22,01	74,98

Eine rein privatwirtschaftliche Einstellung der Eisenbahntarifpolitik würde eine Erhöhung der Fahrpreise in einem solchen Umfang verlangen, daß hierdurch die Selbstkosten dieses Verkehrs gedeckt werden und zum Ausfallen von Personenzügen, ja zur Einstellung des Personenverkehrs auf einzelnen Strecken und schließlich sogar auf sämtlichen Linien führen, wenn dieses Ziel durch Tariferhöhungen infolge der Einschränkung von Reisen vereitelt würde. Zahlreiche Straßenbahnunternehmungen usw. haben diese Folgerung in den letzten Jahren tatsächlich gezogen.

Die Reichsbahn darf sich aber in ihrer Personentarifpolitik noch weniger als in ihrer Gütertarifpolitik von rein privatwirtschaftlichen Gesichtspunkten leiten lassen. Sie muß vielmehr aus allgemein volkswirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Gründen einen Personenverkehr auf ihrem ganzen Netz in einem bestimmten Umfang aufrechterhalten. Sie kann daher mit einer Fahrpreiserhöhung nur so weit gehen, daß hierdurch der Personenverkehr nicht oder wenigstens nicht erheblich unterbunden wird.

Die Reichsbahn hat nach Übernahme der Staatsbahnen mit Rücksicht auf die erst am 1. März 1920 vorgenommene Erhöhung der Personentarife um 100 v H den Personenverkehr noch mehr geschont als den Güterverkehr. Der Marksturz im Herbst 1921 und die Notwendigkeit, den Haushalt ins Gleichgewicht zu bringen, machte auch eine stärkere Heranziehung des Personenverkehrs erforderlich.

Normalfahrpreise.

Die Erhöhungen der Normaltarife der einzelnen Klassen und die Erhöhungen der Schnellzugspreise sind nachstehend zusammengestellt. Die Reichsverkehrssteuer ist in die Erhöhungen eingerechnet.

Ebenso wie die Erhöhung der Gütertarife, rief fast jede Erhöhung der Personentarife lebhafte Angriffe gegen die Verwaltung hervor. Insbesondere in der Presse wurden die größten Bedenken gegen die Verteuerung des Reisens erhoben und es wurde ein starker Rückgang des Verkehrs in Aussicht gestellt. Die Befürchtungen erwiesen sich aber wenigstens bisher als zu weitgehend. Der in der ersten Zeit nach den Erhöhungen wahrzunehmende mäßige Verkehrsrückgang behob sich jeweils nach einem oder einigen Monaten wieder. Die Berechtigung der Erhöhungen zum 1. Oktober und 1. November 1922 scheint fast allgemein anerkannt worden zu sein, nachdem seit 1. Februar 1922 trotz der Geldentwertung von einer Erhöhung abgesehen worden war.

Erhöhung der Normalfahrpreise.

Nr.	Erhöhung	4. Klasse Einheitssatz Pf.	4. Klasse Erhöhung gegen Friedenspreis um v H	3. Klasse Einheitssatz Pf	3. Klasse Erhöhung gegen Friedenspreis um v H	2. Klasse Einheitssatz Pf	2. Klasse Erhöhung gegen Friedenspreis um v H	1. Klasse Einheitssatz Pf.	1. Klasse Erhöhung gegen Friedenspreis um v H
1	Stand vom 1. Mai 1907 (ausschließlich Fahrkartensteuer)	2,0	—	3,0	—	4,5	—	7,0	—
2	1. April 1918 .... (10 v H Zuschlag; 10, 12, 14, 16 v H Verkehrssteuer)	2,4	20	3,7	23	5,7	27	9,0	29
3	1. April 1919 .... (25, 30, 40, 100 v H Zuschlag zu den Fahrpreisen zu 2)	3,0	50	4,81	60	7,98	77	18,0	157
4	1. Oktober 1919 ...... (50 v H Zuschlag zu den Fahrpreisen zu 3)	4,5	125	7,215	140	11,97	166	27,0	286
5	1. März 1920 .... (100 v H Zuschlag zu den Fahrpreisen zu 4)	9,0	350	14,43	381	23,94	432	54,0	671
6	1. Juni 1921 .... (33, 28, 33, 7 v H Zuschlag zu den Fahrpreisen zu 5)	13,0	550	19,5	550	32,5	622	58,5	736
7	1. Dezember 1921 ..... (30 v H Zuschlag zu den Fahrpreisen zu 6)	16,9	745	25,35	745	42,25	839	76,05	986
8	1. Februar 1922 ...... (75 v H Zuschlag zu den Fahrpreisen zu 7)	29,58	1 379	44,37	1 379	73,94	1 543	133,09	1 801
9	1. Oktober 1922 ...... (50 v H Zuschlag zu den Fahrpreisen zu 8)	45,0	2 150	67,5	2 150	112,5	2 400	202,5	2 793
10	1. November 1922..... (100 v H Zuschlag zu den Fahrpreisen zu 9)	90,0	4 400	135,0	4 400	225,0	4 922	405,0	5 686

Erhöhungen ab 1. Dezember 1922 um 100 v H (= das Vierfache der Sätze zu 9),
» 1. Januar 1923 neue Einheitssätze: Für das Kilometer 4. Klasse = 4 ℳ, 3. Klasse = 6 ℳ,
2. Klasse = 12 ℳ, 1. Klasse = 24 ℳ.

Erhöhung der Schnellzugszuschläge.

Nr.	Erhöhung	Zone 1 (bis 75 km)				Zone 2 (76 bis 150 km)				Zone 3 (über 150 km)			
		3. Klasse ℳ	Erhöhung gegen Friedenspreis um v H	1. und 2. Klasse ℳ	Erhöhung gegen Friedenspreis um v H	3. Klasse ℳ	Erhöhung gegen Friedenspreis um v H	1. und 2. Klasse ℳ	Erhöhung gegen Friedenspreis um v H	3. Klasse ℳ	Erhöhung gegen Friedenspreis um v H	1. und 2. Klasse ℳ	Erhöhung gegen Friedenspreis um v H
1	Stand vom 1. Mai 1907	0,25	—	0,5	—	0,5	—	1	—	1	—	2	—
2	1. April 1918...	0,5	100	1	100	1	100	2	100	1,5	50	3	50
	(außerdem 4. Zone (über 350 km) in 3. Klasse 2 ℳ, in 1. und 2. Klasse 4 ℳ)												
3	1. April 1919...	1	300	2	300	2	300	4	300	3	200	6	200
4	1. Oktober 1919	1,5	500	3	500	3	500	6	500	4,5	350	9	350
5	1. März 1920...	3	1 100	6	1 100	6	1 100	12	1 100	9	800	18	800
6	1. Juni 1921 ...	4	1 500	8	1 500	8	1 500	16	1 500	12	1 100	24	1 100
7	1. Dezember 1921	5	1 900	10	1 900	10	1 900	20	1 900	15	1 400	30	1 400
8	1. Februar 1922	8	3 100	15	2 900	15	2 900	30	2 900	23	2 200	45	2 150
9	1. Oktober 1922	15	5 900	30	5 900	30	5 900	60	5 900	45	4 400	90	4 400
10	1. November 1922 (für 1. Klasse um 50 v H höher als für 2. Klasse)	30	11 900	1. Kl. 90 2. Kl. 60	1. Kl. 17 900 2. Kl. 11 900	60	11 900	1. Kl. 180 2. Kl. 120	1. Kl. 17 900 2. Kl. 11 900	90	8 900	1. Kl. 270 2. Kl. 180	1. Kl. 13 400 2. Kl. 8 900

Erhöhungen ab 1. Dezember 1922 um 100 v H,
» 1. Januar 1923 werden erhoben für 3. Klasse = 100, 200, 300 ℳ,
2. » = 200, 400, 600 »,
1. » = 400, 800, 1 200 ».

Daß aber auch die Beschwerden gegen die früheren Tariferhöhungen nicht begründet waren, zeigt ein Vergleich mit der allgemeinen Teuerung, namentlich mit der Erhöhung der Kosten der allgemeinen Lebenshaltung, zu der das Reisen in engen Beziehungen steht. Danach halten sich die Fahrpreise ständig weit unter den Lebenshaltungs- und noch mehr unter den Ernährungskosten. Die Fahrpreiserhöhungen sind schon am 1. Februar 1922, noch mehr aber am 1. Oktober 1922, weit hinter der Erhöhung der Preise der wichtigsten Lebensmittel zurückgeblieben.

Die Personenfahrpreise der Reichsbahn waren am 1. September 1922 ungefähr 15 mal so hoch wie im Jahre 1914.

Für eine Anzahl von anderen Verkehrsunternehmungen wurde ebenfalls das Vielfache der jetzigen Personenfahrpreise gegenüber 1914 festgestellt. Abgesehen von den Kleinbahnen haben sämtliche Verkehrsanstalten ihre Fahrpreise stärker, zum großen Teil um ein Vielfaches mehr erhöht als die Reichsbahn. Eine Anzahl von Kleinbahnen dagegen hat ihre Fahrpreise noch weniger erhöht als die Reichsbahn, da befürchtet wurde, daß sonst der Personenverkehr noch weiter zurückgehen würde. Viele Kleinbahnen und Straßenbahnen mußten ihre Tarife

auch wegen des Wettbewerbs der Reichsbahn niedrig halten. Bei einer Reihe von Kleinbahnen und Straßenbahnen mußten wesentliche Betriebseinschränkungen oder Stillegungen einzelner Strecken oder sogar der gesamten Linien vorgenommen werden, bei anderen besteht die Gefahr, daß sie ihren Betrieb mangels Deckung der Selbstkosten einstellen müssen.

Im allgemeinen sind die Beförderungspreise in den größeren Städten erheblich mehr in die Höhe gegangen als in kleineren Orten.

Zeitkarten.

Die Eisenbahnen gewähren, wie die meisten wichtigen Verkehrsunternehmungen, für eine regelmäßige Benutzung ihrer Verkehrsmittel große Vergünstigungen. Da hierdurch vor allem der Verkehr zwischen Wohnstätte und Arbeitsstätte erleichtert wird, sind die ermäßigten Zeitkarten ein wichtiges Mittel zur Förderung der aus wirtschaftlichen, sozialen und bevölkerungspolitischen Gründen zu begrüßenden Bestrebungen, die auf ein Hinausdrängen aus den Wohnungen der Großstädte und auf ein billigeres und gesünderes Wohnen und Siedeln in den Vororten hinarbeiten.

Bei dem Neuaufbau der Personentarife am 1. Juni 1921 wurden auch die Bestimmungen über die Zeitkarten vereinheitlicht. Ihre Preise wurden wieder in der Weise festgesetzt, daß eine Anzahl von Reisen dem regelrechten Fahrpreis zugrunde gelegt wurde. Da im Berufsverkehr die Eisenbahn schon bei ungeteilter Arbeitszeit durchschnittlich monatlich an 25 Arbeitstagen je zweimal, also fünfzigmal, bei geteilter Arbeitszeit sogar durchschnittlich hundertmal benutzt wird, wurde es als ausreichende Ermäßigung betrachtet, wenn den Monatskarten der Preis von 20 Einzelfahrten zugrunde gelegt wurde. Die Monatsnebenkarten, die zu vielfachen Mißbräuchen Anlaß gaben, wurden, soweit sie noch bestanden, aufgehoben. Ihre Beseitigung war mit Rücksicht darauf gerechtfertigt, daß zum Besuch von Schulen aller Art, Ausbildungskursen usw. bereits durch die Schülermonatskarten eine außerordentliche Preisermäßigung gewährt wird, eine weitere Vergünstigung der erwerbstätigen Mitglieder der Familie bei der Finanzlage der Reichsbahn aber nicht mehr angängig war. Die Benutzung von Monatskarten wurde allgemein auch auf die 4. Wagenklasse ausgedehnt.

Die Schülermonatskarten, für die bisher die verschiedenartigsten Reglungen bestanden, werden nunmehr zum halben Fahrpreis der Monatskarten ausgegeben und sind auf Studierende von Hochschulen usw. ausgedehnt. Die in verschiedenen Verwaltungsbezirken eingeführte Ermäßigung für die Geschwister von Schülern wurde beseitigt.

Die Arbeiterwochenkarten, die früher nur an Arbeiter im engeren Sinne ausgegeben wurden, waren bereits im Jahre 1919 durch allgemeine Wochenkarten ersetzt worden, um insbesondere der Verschlechterung der Wirtschaftslage der geistigen Arbeiter und des Mittelstandes Rechnung zu tragen. Bei der Neureglung am 1. Juni 1921 wurden $^{10}/_{30}$ (anstatt bisher $^{7}/_{30}$) des Preises der Monatskarten zugrunde gelegt, um eine weitere mißbräuchliche Ausnutzung dieser Karten zu verhindern.

Die Vereinheitlichung des Zeitkartenverkehrs trat im Zeitpunkt einer besonders ungünstigen Lage des Arbeitsmarktes in Kraft und mußte von der berufstätigen Bevölkerung schwer empfunden werden. Die Reichsbahn führte daher vom 1. September 1921 ab einen Notstandstarif ein, wonach nunmehr 16 Fahrten der Berechnung des Preises der Monatskarten zugrunde gelegt und die Wochenkarten zu $^{1}/_{4}$ des Monatskartenpreises abgegeben wurden.

Berliner und Hamburger Stadt- und Vorortverkehr.

Für die Stadt- und Vorortbahnen von Berlin und Hamburg-Altona, die nur die 2. und 3. Wagenklasse führen, sind eigene Tarife festgesetzt, die unter Berücksichtigung der besonderen Bedürfnisse des Wohn- und Siedlungsverkehrs anders gebildet und im allgemeinen niedriger gehalten sind als die Tarife des allgemeinen Verkehrs.

Die tarifarische Begünstigung dieser örtlichen Schnellbahnunternehmungen hat von jeher, namentlich aber seit Übernahme der Staatsbahnen, zu Berufungen anderer Länder, Städte und Industriezentren geführt. Um die bestehenden Ungleichheiten zu beseitigen, blieb der Reichsbahn nur der eine Weg, die Tarife der Berliner und Hamburger Stadt- und Vorortbahnen allmählich soweit als möglich an die allgemeinen Tarife anzugleichen.

Sonstige Vergünstigungen.

Die deutschen Staatsbahnen haben für kulturelle, soziale und milde Zwecke zahlreiche Ermäßigungen der Fahrpreise gewährt. Nach dem Kriege wurden trotz der schlechten Finanzlage der Bahnen nur wenige der bestehenden Erleichterungen aufgehoben, dagegen eine Reihe von Ermäßigungen, insbesondere zur Förderung der geistigen und körperlichen Ertüchtigung der Jugend weiter ausgedehnt. In einer Zeit, in der durch den Niedergang der Lebenshaltung und durch die Verarmung weiter Volksschichten wichtige kulturelle Güter stark gefährdet sind, ist es Recht und Pflicht der Reichsbahn, die bisherigen Ermäßigungen im wesentlichen beizubehalten und auszubauen, wobei aber die Finanzlage Zurückhaltung gegenüber zu weitgehenden Wünschen erheischt.

Von den zurzeit bestehenden Ermäßigungen sind folgende hervorzuheben:

a) Für den Berufsverkehr — außer den bereits genannten Zeitkarten —
   1. Arbeiterrückfahrkarten, die allen gegen Gehalt, Lohn und zur Ausbildung auswärts beschäftigten und wohnenden Personen den Besuch ihrer Angehörigen an arbeitsfreien Tagen erleichtern,
   2. Ermäßigungen für mittellose Arbeiter (Wanderarbeiter).

b) Für kulturelle Zwecke — außer den erwähnten Schülermonatskarten —
   1. Ermäßigungen für gemeinschaftliche, unter Leitung von Lehrern zu wissenschaftlichen und belehrenden Zwecken unternommene Ausflüge von Studierenden,
   2. Schülerrückfahrkarten, die den auswärts wohnenden Studierenden und Schülern den Besuch ihrer Eltern oder Erzieher an Sonn- und Festtagen erleichtern,
   3. Schülerferienkarten zu Reisen zwischen Schul- oder Universitätsort und Wohnort bei Beginn und am Ende der Ferien (auch zu Weihnachten).

c) Zur Ertüchtigung der Jugend
   1. für gemeinschaftliche Ausflüge von Schulen (Schulfahrten),
   2. für gemeinschaftliche Ausflüge, die von behördlich anerkannten Vereinen für die Jugendpflege veranstaltet werden,
   3. für Reisen von Kindern nach den Ferienkolonien und zurück,

4. für die Reisen hilfsbedürftiger Kinder, die im Interesse ihrer besseren Ernährung von Behörden und Wohlfahrtsvereinen zum vorübergehenden Erholungsaufenthalt auf das Land entsandt oder vom neutralen Ausland aufgenommen werden ($^{1}/_{4}$ des Fahrpreises).

d) Für sonstige milde und soziale Zwecke, insbesondere
1. an mittellose Kranke, Krüppel, Blinde, Taubstumme, Blöde zur Aufnahme in Anstalten, zum Besuch von Kurorten usw.,
2. an das Pflegepersonal von Krankenpflegevereinen und Magdalenenstiften,
3. an deutsche Kriegsbeschädigte bei Reisen zur Behandlung durch Fachärzte, Unterbringung in Heil- und Ausbildungsanstalten, zum Besuch von Kurorten und Ausbildungslehrgängen, Beratungsstellen usw. Notwendige Begleiter von Schwerkriegsbeschädigten werden frei befördert.

e) Für Erholungszwecke werden seit 1921 Ermäßigungen gewährt
1. bei Feriensonderzügen (rund $^{1}/_{4}$ Ermäßigung),
2. durch die Einführung von Sonntagskarten für die Bewohner größerer Städte zum Besuch von nahegelegenen Erholungsorten ($^{1}/_{3}$ Ermäßigung).

Soweit nichts anderes angegeben ist, bestehen die Vergünstigungen in der Regel in der Beförderung zum halben Fahrpreis.

II. Reisegepäcktarif.

Der Gepäcktarif ist wegen seines engen Zusammenhangs mit den Personentarifen bisher ebenfalls mehr geschont worden als der Gütertarif.

Infolge des gewaltigen Steigens der Güter- und Expreßgutfrachten seit Beginn des Jahres 1922 war die Spannung zwischen diesen Frachten und den Gepäckfrachten sehr groß geworden. Die Reisenden wurden hierdurch immer mehr angereizt, entgegen den Vorschriften Gegenstände, die nicht zum Reisebedarf gehören, als Reisegepäck aufzugeben. In der Öffentlichkeit wurde wiederholt darauf hingewiesen, daß man bei der Eisenbahn umsonst fahren und sich sogar noch Geld zurücklegen könne, wenn man Güter als Reisegepäck mitnehme, anstatt sie als Expreßgut zu schicken. Zur Verhütung solcher Mißbräuche wurde die Gepäckfracht am 1. September und am 1. Oktober 1922 besonders kräftig erhöht.

Mit dem Steigen der Gepäckfrachten wurde aber auch der im Jahre 1907 eingeführte Zonentarif als Härte empfunden. Er verleitete zu gebrochenen Abfertigungen und damit zu einer Erschwerung des Gepäckverkehrs. Seit 1. April 1922 ist wieder ein Kilometertarif eingeführt, der eine gerechte Bezahlung der tatsächlichen Beförderungsleistung ermöglicht. Die Ermäßigung für das Gepäck mehrerer zusammengehörender, nach einer Station reisender Personen wurde aufgehoben, da sie zu vielen Mißbräuchen Anlaß gegeben hatte.

Die Gepäckfracht beträgt seit 1. Oktober 1922 für je 10 kg und 1 km 15 Pf., die Mindestfracht 15 ℳ[1]).

[1]) Seit 1. 12. 1922 = 0,40 ℳ } für je 10 kg und 1 km.
» 1. 1. 1923 = 1,— » }
Mindestfracht: 20 ℳ bzw. 100 ℳ.

Die Fracht für 50 kg Gepäck auf 400 km betrug:

1. Mai 1907	4,— M	= —	v H Erhöhung	
20. November 1917	8,— »	= 100	» »	zur Drosselung des Gepäckverkehrs doppelte Fracht
1. April 1918	10,— »	= 150	» »	
1. » 1919	7,50 »	= 88	» »	doppelte Fracht fällt weg
1. Oktober 1919	11,30 »	= 180	» »	
1. März 1920	22,60 »	= 465	» »	
1. April 1921	46,— »	= 1050	» »	
1. Dezember 1921	49,— »	= 1130	» »	
1. Februar 1922	73,— »	= 1730	» »	
1. April 1922	72,— »	= 1700	» »	Einführung des Kilometertarifs
1. September 1922	200,— »	= 4900	» »	
1. Oktober 1922	300,— »	= 7400	» »	

III. Expreßgutfracht.

Der Expreßgutverkehr erfreute sich seit langer Zeit in Süddeutschland einer großen Beliebtheit, da dort die Expreßgutfracht (z. T. im Wettbewerb gegen die Post) besonders niedrig gehalten war. Während im rechtsrheinischen Bayern bereits am 1. Dezember 1917 die norddeutschen Sätze eingeführt wurden, sahen die badischen Staatsbahnen auch von der bei den übrigen Staatsbahnen am 1. April 1919 durchgeführten Erhöhung um 50 v H ab. Die Sätze der Expreßgutfracht wichen daher bei Übernahme der Staatsbahnen auf das Reich stark voneinander ab. In den meisten Bezirken betrug der Einheitssatz 2,4 Pf. für 10 kg und 1 km, in Württemberg und in der Pfalz 1,8 Pf., in Baden nur 1,2 Pf. Auch Mindestgewicht und Mindestfracht waren verschieden.

Nach der Verreichlichung mußte auch an eine Vereinheitlichung der Expreßguttarife herangetreten werden. Auf diese Weise konnte auch die seit vielen Jahren von den Vertretungen von Handel, Gewerbe und Industrie gewünschte unbeschränkte Abfertigung von jeder nach jeder Station der Reichsbahn verwirklicht werden. Unter einstimmiger Zustimmung des Ausschusses der Verkehrsinteressenten bei der Ständigen Tarifkommission wurde am 1. April 1921 ein Einheitssatz von 3,6 Pf. für je 10 kg und 1 km festgesetzt.

Bei der raschen Erhöhung der Güterfrachten wurde es immer mehr als mißlich empfunden, daß die Expreßguttarife von den Güterfrachten unabhängig waren, so daß der Expreßguttarif zeitweise den Tarif für beschleunigtes Eilgut und sogar den für Eilgut unterbot, obwohl die Beförderung als Expreßgut schneller und bequemer sowie für die Bahn kostspieliger ist als die anderen Beförderungsarten. An Stelle des Kilometertarifs wurde daher am 1. Februar 1922 ein Staffeltarif eingeführt, der durch einen prozentualen Zuschlag zu dem jeweils geltenden Eilguttarif gebildet wird. Der Zuschlag ist auf 60 v H festgesetzt. Die gleiche Reglung wurde auch für beschleunigtes Eilgut getroffen.

Seitdem erhöhten sich die Expreßgutsätze in dem gleichen Verhältnis wie die Eilgutsätze. Die Mindestfracht wird jeweils gesondert festgesetzt. Seit 1. Oktober 1922 beträgt sie 75 M, seit 15. Oktober 120 M, ab 1. November 180 M.

Da die Expreßgutfracht infolge der Anpassung an die Güterfrachten in den letzten Monaten rasch stieg, machte sich der Wettbewerb des Postpaketverkehrs, der weit unter den Selbstkosten blieb, immer stärker bemerkbar. Das Verhältnis zwischen Expreßgutverkehr und Postpaketverkehr wird durch die kräftige Erhöhung der Sätze für Postpakete seit 1. Oktober 1922 wieder mehr ins Gleichgewicht kommen.

Die Fracht für 20 kg Expreßgut in Personenzügen auf 100 km betrug:

ab	in Preußen-Hessen ℳ	Erhöhung um v H	in Baden ℳ	Erhöhung um v H	in Württemberg ℳ	Erhöhung um v H	
1. 5. 1917	1,—	—	0,70	—	0,70	—	
1. 8. 1917	1,10	10	0,70	—	0,70	—	
20. 11. 1917	2,20	120	1,40	100	1,40	100	Verdopplung zwecks Drosselung
15. 12. 1917	2,20	120	1,60	rd. 130	1,60	rd. 130	
1. 4. 1919	1,60	60	0,80	» 14	1,20	» 70	Verdopplung fällt weg
1. 10. 1919	2,40	140	1,20	» 70	1,80	» 160	
1. 3. 1920	4,80	380	2,40	» 240	3,60	» 410	
1. 4. 1921	7,70	670	7,70	1 000	7,70	1 000	
1. 11. 1921	11,—	1 000	11,—	1 470	11,—	1 470	
1. 12. 1921	22,—	2 100	22,—	3 040	22,—	3 040	
10. 2. 1922	28,—	2 700	28,—	3 900	28,—	3 900	
1. 3. 1922	34,—	3 300	34,—	4 760	34,—	4 760	
1. 4. 1922	48,—	4 700	48,—	6 240	48,—	6 240	
1. 5. 1922	58,—	5 700	58,—	8 190	58,—	8 190	
1. 6. 1922	72,—	7 100	72,—	10 190	72,—	10 190	
1. 7. 1922	90,—	8 900	90,—	12 760	90,—	12 760	
1. 9. 1922	135,—	13 400	135,—	19 190	135,—	19 190	
1. 10. 1922	170,—	16 900	170,—	24 190	170,—	24 190	

E. Vorwurf der Tarifdiktatur.

Wiederholt ist dem Reichsverkehrsminister vorgeworfen worden, er übe eine Tarifdiktatur aus. Der Reichsverkehrsminister muß diesen Vorwurf nachdrücklichst zurückweisen. Die ihm obliegende Verantwortung für die Verbindung der volkswirtschaftlichen und der finanziellen Gesichtspunkte in der Tarifpolitik ist so schwer, daß er es nur begrüßen kann, wenn sie nunmehr durch einen Beirat von Sachverständigen aus allen Wirtschaftskreisen, den Reichseisenbahnrat, mitgetragen wird.

Der Reichsverkehrsminister wird, wie anläßlich der letzten Neureglung, auch künftig bei allen grundsätzlichen Tarifänderungen das Gutachten des Reichseisenbahnrats einholen.

Der Reichsverkehrsminister hat aber auch vor Einrichtung des Reichseisenbahnrats bei allen grundsätzlichen Tarifänderungen enge Fühlung mit den Interessenten genommen. Daß diese zu den prozentualen Tariferhöhungen vom 1. Dezember 1922 an nicht mehr gehört wurden, hatte seinen Grund lediglich darin, daß die infolge neuer Teuerungswellen erforderlichen Tariferhöhungen durch Verhandlungen nicht verzögert werden durften, wenn sie den Zweck eines rechtzeitigen Haushaltsausgleichs erreichen sollten.

Daß ein Wunsch nach diktatorischer Reglung auch für die Zukunft fehlt, beweist schon der Inhalt des vom Reichsverkehrsministerium ausgearbeiteten

Reichsbahnfinanzgesetzentwurfs, der den Minister in der Tariffestsetzung durch die Mitwirkung des Verwaltungsrats beschränkt und daneben die begutachtende Tätigkeit des Reichseisenbahnrats bestehen läßt.

F. Tarifpolitik und Entstaatlichungsfrage.

Die Gestaltung der Tarife, insbesondere der Gütertarife, übt einen hervorragenden Einfluß auf das Gedeihen fast aller Wirtschaftszweige, das Wirtschaftsleben der einzelnen Landesteile und die Stellung der deutschen Volkswirtschaft gegenüber dem Ausland und damit auch auf die innere und äußere Politik aus. Ob und in welcher Richtung diese Wirkungen bei der Bildung der Tarife berücksichtigt werden, wird von Charakter und Zweck des Eisenbahnunternehmens bestimmt. Ein auf Erwerb gerichtetes Privatunternehmen wird danach trachten, auch seine Tarife in erster Linie unter den Gesichtspunkt größter Gewinnerzielung zu stellen. Ein staatliches Unternehmen wird dagegen in seiner Tarifpolitik in erster Linie die Wirkung anstreben, die den allgemeinen Aufgaben des Staates, also der Förderung des Gemeinwohls, und den zur Erreichung dieses Zieles von der Regierung gezogenen politischen, volkswirtschaftlichen und sozialen Richtlinien entspricht. Erst in zweiter Reihe steht für das Staatsunternehmen der privatwirtschaftliche Gesichtspunkt der Selbstkostendeckung. An einzelnen Beispielen sei gezeigt, wie die Staatsbahnen und die Reichsbahnen bei ihrer Tarifpolitik, deren Wirksamkeit in den letzten Jahren allerdings durch den Friedensvertrag, die Geldentwertung und die Valutaverhältnisse beeinträchtigt wurde, sich dem Gemeinwohl unter bewußter Zurücksetzung ihrer eigenen Interessen untergeordnet haben.

1. Innenpolitische Gesichtspunkte waren maßgebend für die bereits erwähnte Durchrechnung der Tarife durch den polnischen Korridor nach Ostpreußen. Hierdurch ist wieder ein starkes wirtschaftliches und damit auch politisches Band zwischem dem Reich und diesem abgeschnittenen Gebiet geknüpft worden.

2. Allgemeine volkswirtschaftliche Gesichtspunkte haben stets die Tarifpolitik der Staatsbahnen und der Reichsbahn beherrscht.

a) Berücksichtigung wirtschaftlich schwächerer Reichsteile.

Der Reichsbahn war es vorbehalten, wie in anderem Zusammenhang näher ausgeführt ist, durch Einführung und Ausbau des allgemeinen Staffeltarifs die wirtschaftlich ungünstig gelegenen Gebiete gegenüber der großen Konzentrationsbewegung der deutschen Industrie lebensfähig zu erhalten und so die bestehende, aus innen- und bevölkerungspolitischen Gründen erwünschte Dezentralisation der deutschen Wirtschaft zu wahren.

Die eigenwirtschaftliche Begründung der Staffeltarife, nämlich die Verringerung der Selbstkosten bei Beförderung auf weite Strecken, würde nicht annähernd zu einer derartigen Staffelung führen können, wie sie jetzt namentlich im Kohlenausnahmetarif durchgeführt ist. Wie sich etwa ein von der Industrie beherrschtes Reichsbahnunternehmen zu der Frage der Staffelung stellen würde, läßt sich aus dem lebhaften Kampfe schließen, den Vertreter der Industrie gegen den derzeitigen Staffeltarif führen.

b) Berücksichtigung gefährdeter Wirtschaftszweige einzelner Landesteile.

Als Beispiele werden genannt der frühere Ausnahmetarif für niederschlesische Kohle zur Stärkung des Wettbewerbs gegen oberschlesische und Ruhrkohle, der frühere Ausnahmetarif für Kohle zur Unterstützung der

Eisenindustrie im Sieg-, Lahn- und Dillgebiet gegen den Wettbewerb der Ruhreisenindustrie.

c) Der Wettbewerb der deutschen Wirtschaft mit dem Ausland ist in der Tarifpolitik der deutschen Bahnen stets unter Zurückstellung des fiskalischen Standpunktes gefördert worden.

Aus finanziellen Erwägungen heraus müßte die Eisenbahn z. B. darauf sehen, daß möglichst viele Erze auf dem Bahnweg anstatt auf dem Wasserwege nach der Ruhr befördert werden. Dies würde dahin führen, die Beförderung der Minette gegenüber den auf dem Wasserwege vom Ausland eingehenden Erzen zu begünstigen. Damit würde die Eisenbahn aber gleichzeitig die Ruhreisenindustrie unterstützen und hierdurch die Eisenindustrie im Sieg-, Lahn- und Dillgebiet schädigen.

Die nämlichen Rücksichten wurden auf die einheimische Landwirtschaft genommen. Es wäre z. B. früher im Interesse Oberschlesiens erwünscht gewesen, wenn wir billige Eisentarife in Rumänien erhalten hätten. Dies wäre nur gegen das Zugeständnis billiger Getreidetarife zur Einfuhr in Deutschland möglich gewesen. Hiervon wurde jedoch abgesehen, da billige Getreidetarife mit der auf den Schutz der deutschen Landwirtschaft gerichteten Wirtschaftspolitik nicht in Einklang gestanden hätten.

d) Aber auch im eigenen Wettbewerb mit anderen inländischen Verkehrsunternehmungen haben sich die Staatsbahnen und die Reichsbahn von dem Gedanken tragen lassen, daß hierdurch volkswirtschaftlich wichtige Verkehrsunternehmungen in ihrer Lebensfähigkeit nicht gefährdet werden sollen und der Verkehr von den Verkehrseinrichtungen bedient werden solle, die zur Beförderung von Gütern nach deren Art und Beförderungsstrecke volkswirtschaftlich am meisten berufen erscheinen.

Unter diesem Gesichtspunkt hat auch stets das Verhältnis von Staatsbahnen und Reichsbahn zu ihrem bedeutendsten Konkurrenten, zu der Schiffahrt, gestanden. Ein Beispiel, wie die Eisenbahn im Interesse der Schiffahrt ihre eigenen Belange zurückgestellt hat, war der Tarif für die Beförderung von Erzen von Cosel-Hafen in den oberschlesischen Industriebezirk. Der Tarif für diese nur 70 km lange Strecke ist seinerzeit so niedrig festgesetzt worden, um die Beförderung der Erze aus Schweden auf der Oder zu ermöglichen, während es für die Eisenbahn vorteilhafter gewesen wäre, ihre Wagen, die mit Kohle beladen nach Pommern und Westpreußen gelaufen waren, auf dem Rückweg möglichst mit Erztransporten auszulasten.

Maßnahmen der letzten Jahre, wie die Aufhebung von Wasserumschlagtarifen und die Einführung von Staffeltarifen, durch die sich die Binnenschiffahrt geschädigt fühlt, sind nicht aus Gründen des Wettbewerbs gegen die Wasserstraßen, sondern ausschließlich aus allgemeinen volkswirtschaftlichen Rücksichten und unter dem Zwange des Friedensvertrags getroffen worden. Wie bereits erwähnt, ist die Reichsbahn mit einer eingehenden Prüfung der Wirkungen dieser Maßnahmen auf die Binnenschiffahrt und der Notwendigkeit einer Ausgleichung oder Abschwächung dieser Wirkungen befaßt.

Auch den Wettbewerb von Autos und Fuhrwerken, die für den Verkehr auf ganz nahe Entfernungen oder die Beförderung bestimmter Güter wirtschaftlicher sind, beabsichtigt die Reichsbahn nicht durch Tarifmaßnahmen zu bekämpfen.

e) Für die Handelspolitik ist die Eisenbahntarifpolitik ein wichtiges Hilfsmittel. Ein Beispiel für die Unterordnung der Tarifpolitik unter die Handelspolitik waren die Verhandlungen mit Schweden über den Abschluß eines Handelsvertrags. Schweden erklärte damals, der Erzausfuhr für unsere Eisenindustrie nichts in den Weg zu legen, wenn Deutschland bei der Einführung von Pflaster-

steinen aus Schweden keinen Zoll erhebe. Um die hieraus für die deutsche Steinindustrie entstehenden Schwierigkeiten auszugleichen, hat sich die Eisenbahn verpflichtet, dieser Industrie billige Tarife zu geben.

3. Rein soziale Gesichtspunkte sind beispielsweise für die Beförderung von Liebesgaben ausschlaggebend.

Als Liebesgaben gelten Lebensmittel, Kleidungsstücke und Gebrauchsgegenstände, die von Behörden, anerkannten gemeinnützigen Gesellschaften, Vereinen usw. beschafft oder gesammelt und von ihnen unentgeltlich an Notleidende oder Bedürftige abgegeben werden. Sendungen solcher Güter nach deutschen Stationen werden bei Aufgabe als Frachtgut frachtfrei, bei Aufgabe als Eilgut zu den Sätzen für Frachtgut befördert. Sendungen nach Deutschösterreich und nach den früher zum Deutschen Reich gehörenden Gebietsteilen genießen Frachtermäßigungen.

Die starke Betonung sozialer Gesichtspunkte im Personenverkehr wurde bereits ausführlich behandelt. Die Angriffe von Vertretern der Industrie gegen die Schonung der Personentarife im allgemeinen und der unteren Klassen im besonderen zeigen, welche Grundsätze für eine privatwirtschaftlich betriebene Reichsbahn maßgebend wären.

Die Bedeutung der Tarifpolitik für das Gemeinwohl ist eines der Hauptbedenken gegen die Entstaatlichung der Reichsbahn. Ein Privatunternehmen könnte, ohne seinen Grundsätzen untreu zu werden, nie den Erwerbsstandpunkt so hinter allgemeine politische, volkswirtschaftliche und soziale Rücksichten zurücktreten lassen, wie es in den angeführten Beispielen die Staatsbahnen und die Reichsbahn getan haben. Aber auch bei Übergang der Reichsbahn auf ein gemischtwirtschaftliches Unternehmen müßte damit gerechnet werden, daß einzelne Gruppen der Beteiligten eine so beherrschende Stellung erringen würden, daß ihre Interessen den Rücksichten auf das Gemeinwohl vorgehen würden. Man denke an die Wagengestellung für Kohle und Rüben bei Wagenmangel. Wenn das Reich einem solchen Unternehmen volle Tarifselbständigkeit — wenn auch nur für eine Übergangszeit von 3 Jahren, wie es in dem für den Reichsverband der deutschen Industrie erstatteten Gutachten vorgeschlagen ist — gewähren würde, so würde es sich seiner kräftigsten Waffe bei Durchführung seiner volkswirtschaftlichen und sozialen Aufgaben und eines wichtigen Hilfsmittels für seine innere und äußere Politik berauben. Auch ein tarifarisches Aufsichts- oder Einspruchsrecht wäre für das Reich nur von beschränktem Werte, da es die staatlichen Interessen nie so wirksam und rechtzeitig wahren könnte wie die aus eigenen Entschlüssen von vornherein nur auf das Gemeinwohl eingestellte Tarifpolitik eines staatlichen Unternehmens.

Schluß.

Die Reichsbahn steht in ihrer Tarifpolitik unter dem Drucke der Notwendigkeit, gemäß den Bestimmungen der Reichsverfassung ihre Ausgaben durch die Einnahmen zu decken. Da ihre Ausgaben in der Hauptsache durch die Preise der benötigten Bau- und Betriebsstoffe und durch die Höhe der Personalbezüge, diese wiederum durch die Höhe der Lebenshaltungskosten bestimmt werden, müssen sich auch ihre Beförderungspreise in der Richtung der allgemeinen Preisentwicklung bewegen. Der Grundsatz der Stetigkeit der Tarife wird erst dann wieder durchgeführt werden können, wenn sich das deutsche Wirtschaftsleben wieder beruhigt hat.

Der Weg der Tarifpolitik wird zur Zeit noch weiter durch den Friedensvertrag von Versailles eingeengt, der die wirtschaftspolitisch erwünschte Gestaltung der Gütertarife sehr erschwert und insbesondere ihre handelspolitische Ein-

stellung fast vollständig ausschließt. Zudem wird die Tarifpolitik in ihrer Wirksamkeit auf das heutige Wirtschaftsleben dadurch beschränkt, daß die Preisbildung auch im Inland immer mehr durch die Bewertung des deutschen Geldes im Ausland bestimmt wird und daher von den Eisenbahnbeförderungspreisen und ihren Abstufungen viel weniger beeinflußt werden kann als früher. Innerhalb dieser Grenzen wird die Reichsbahn auch künftig ihre Tarifpolitik unter sorgfältigster Abwägung auseinanderstrebender Interessen und unter besonderer Berücksichtigung wirtschaftlich schwächerer Reichsteile und Bevölkerungsschichten in den Dienst der gesamten deutschen Volkswirtschaft stellen.

Die neue Fernsprechordnung.

Nachdem durch die Verordnung zur Änderung der gesetzlichen Fernsprechgebühren vom 7. Dezember 1922 die durch das Fernsprechgebührengesetz vom 11. Juli 1921 bestimmten Gebühren erhöht worden waren, mußten auch die in der Fernsprechordnung enthaltenen Gebühren und sonstigen Beträge erhöht werden. Dies ist durch die neue Fernsprechordnung geschehen, die vom Reichsrat am 21. Dezember 1922 verabschiedet worden ist. Aus der Begründung entnehmen wir folgendes.

Während bei den früheren Gebührenänderungen alle Beträge gleichmäßig mit demselben Teuerungszuschlag belegt wurden, ist diesmal auf Wunsch des Verkehrsbeirats und des 27. Ausschusses des Reichstags eine Verschiebung des Tarifgefüges in der Weise vorgenommen worden, daß die Grundgebühren weniger stark erhöht worden sind als die Einzelgebühren (Orts- und Ferngesprächsgebühren). Damit gleichwohl bei der Berechnung der Fernsprechgebühren ein einheitlicher Teuerungszuschlag für alle Gebührenarten beibehalten werden kann, was aus Betriebsgründen unbedingt erforderlich ist, sind die Grundbeträge, d. h. die im Gesetz enthaltenen Gebühren, in ihrem Verhältnis zueinander verschoben worden, und zwar ist bei den Grundgebühren keine Änderung eingetreten; die Ortsgesprächsgebühren sind aber um 100 v H und die Sätze der Ferngesprächsgebühren um 100 bis 150 v H erhöht worden. In derselben Weise sind auch die in der Fernsprechordnung enthaltenen Nebengebühren, die sich ebenfalls aus laufenden und einmaligen Gebühren zusammensetzen, behandelt worden. Die laufenden Gebühren sind mit Ausnahme der Vergütungen für Anlagen besonderer Art (Reihenanlagen usw.), deren Inhaber nicht zu den Kreisen gehören, die auf Wunsch des Verkehrsbeirats und des 27. Ausschusses des Reichstags geschont werden sollen, unverändert geblieben, die einmaligen Gebühren sind dagegen im allgemeinen verdoppelt worden. Die Einrichtungsgebühren sind auf ausdrücklichen Wunsch des Verkehrsbeirats und des 27. Ausschusses so bemessen worden, daß sie die von der Telegraphenverwaltung für die Inneneinrichtung der Sprechstellen aufzuwendenden durchschnittlichen Kosten decken. Der Teuerungszuschlag ist wie bei den gesetzlichen Fernsprechgebühren auf 2 900 v H von sämtlichen Gebühren und sonstigen Bezügen bemessen worden.

Im übrigen beziehen sich die wesentlichsten Änderungen der Fernsprechordnung auf den Verkauf von Nebenstellenanlagen, die von der Telegraphenverwaltung hergestellt sind, an die Fernsprechteilnehmer, auf die Bereitstellung dem Sonderverkehr einzelner dienender Leitungen größerer Länge und auf die Erleichterung der Bedingungen, unter denen öffentliche Sprechstellen bei

Privaten eingerichtet werden. Nebenher sind in die Fernsprechordnung noch die Ergänzungen und Änderungen eingefügt worden, deren Aufnahme sich im praktischen Betrieb als notwendig und wünschenswert ergeben hat.

I. Verkauf von posteigenen Nebenstellenanlagen.

Im Bereich der früheren Reichs-Telegraphenverwaltung (ohne Bayern und Württemberg) ist den Fernsprechteilnehmern seit dem 1. April 1900 (vgl. die vom Reichskanzler erlassenen Bestimmungen über Fernsprechnebenanschlüsse vom 31. Januar 1900, Zentralbl. f. d. D. R., S. 23) die Wahl gelassen, ihre Fernsprechnebenanschlüsse entweder durch die Telegraphenverwaltung oder durch private Unternehmer herstellen zu lassen. Die Ausführung von Nebenstellenanlagen durch die Privatindustrie wurde hauptsächlich aus dem Grunde zugelassen, damit den Teilnehmern die Möglichkeit geboten würde, ihre Nebenstellenanlagen käuflich zu erwerben und infolgedessen die laufenden Ausgaben zu ermäßigen. Später ist die Privatindustrie dazu übergegangen, die Nebenstellenanlagen, was die Telegraphenverwaltung ausschließlich tut, auch für eigene Rechnung herzustellen und an die Teilnehmer zu vermieten. Die frühere bayerische und die frühere württembergische Telegraphenverwaltung haben die Nebenstellenanlagen von jeher für Rechnung der Staatskasse hergestellt und den Teilnehmern gegen laufende Gebühren überlassen; sie haben sich beim Übergang auf das Reich nach den Vereinbarungen in den Staatsverträgen auch für die Zukunft die Herstellung der Nebenstellenanlagen ausschließlich selbst vorbehalten.

Ebenso wie im Jahre 1900 im früheren Reichs-Telegraphengebiet sind neuerdings auch in Bayern und Württemberg Wünsche laut geworden, daß sich die Teilnehmer umfangreichere Nebenstellenanlagen gegen Bezahlung der Anlagekosten herstellen lassen können, um sich den Vorteil ermäßigter laufender Gebühren zu verschaffen.

Auf Antrag des Abgeordneten Dr. Schlittenbauer ist eine entsprechende Entschließung in der Vollsitzung des bayerischen Landtags vom 7. Juli 1922 (Stenographischer Bericht über die 135. öffentliche Sitzung, S. 907) angenommen worden. Nach dieser Entschließung und nach den Äußerungen der beteiligten Kreise legen die Teilnehmer aber Wert darauf, daß die Einrichtung und die Unterhaltung auch für die Nebenstellenanlagen, die sie durch Kauf erwerben, in der Hand der Telegraphenverwaltung bleiben. Es handelt sich also darum, daß die Telegraphenverwaltung die von ihr oder in ihrem Auftrag hergestellten Nebenstellenanlagen den Teilnehmern käuflich überläßt, die Unterhaltung aber weiter besorgt. Die Einführung dieser von den Teilnehmern gewünschten Neuerung ist auch für die Telegraphenverwaltung zweckmäßig, weil für die in das Eigentum der Teilnehmer übergehenden Nebenstellenanlagen kein Kapital aufgewendet zu werden braucht und die verfügbaren, bei der gegenwärtigen Finanzlage nicht zu reichlich bemessenen Mittel für den sonstigen Ausbau des öffentlichen Fernsprechnetzes verwendet werden können. Aus diesem Grund ist nunmehr der Verkauf von Nebenstellenanlagen, die von der Telegraphenverwaltung hergestellt worden sind, auch im früheren Reichs-Telegraphengebiet zugelassen. Hier wird ebenfalls mancher Teilnehmer, der eine von der Telegraphenverwaltung hergestellte Nebenstellenanlage besitzt und damit zufrieden ist, gern eine günstige Gelegenheit zur käuflichen Erwerbung der Anlage benutzen, um sich für die Zukunft die Zahlung niedriger Unterhaltungskosten zu sichern. Es ist vorgesehen, die Gebühren für die Unterhaltung auf ein Drittel der Beträge festzusetzen, die für die im Eigentum des Reichs verbleibenden Anlagen zu zahlen sind. Die Herstellung und Instandhaltung von Nebenstellenanlagen durch die Privatindustrie soll im früheren Reichs-Telegraphengebiet in keiner Weise geändert oder eingeschränkt werden.

Danach sind im früheren Reichs-Telegraphengebiet folgende Arten von Nebenstellenanlagen zulässig:

1. posteigene Nebenstellenanlagen. Sie werden von der Telegraphenverwaltung für eigene Rechnung hergestellt und instandgehalten;
2. teilnehmereigene Nebenstellenanlagen. Sie werden von der Telegraphenverwaltung oder in deren Auftrag und nach ihren Vorschriften durch Dritte für Rechnung der Teilnehmer hergestellt. Die Instandhaltung ist ausschließlich Sache der Telegraphenverwaltung;
3. private Nebenstellenanlagen. Sie werden von den Teilnehmern oder in deren Auftrag durch Dritte (Privatindustrie) hergestellt und instandgehalten.

In Bayern und Württemberg gibt es entsprechend den Festsetzungen der Staatsverträge nur Nebenstellenanlagen nach Ziffer 1 und 2, womit auch den von den beteiligten Kreisen geäußerten Wünschen voll Rechnung getragen ist.

II. Sonderanlagen.

Das Bedürfnis zur Übermittlung von Nachrichten durch den Fernsprecher wurde vor dem Krieg und während des Krieges in ausreichender Weise durch die von der Telegraphenverwaltung für den öffentlichen Verkehr bereitgestellten Leitungen befriedigt. Nur einige große Unternehmungen, namentlich die Eisenbahn und die großen Überland-Elektrizitätswerke, hatten besondere Betriebsleitungen; die übrigen von der Telegraphenverwaltung und von Privaten hergestellten, Sonderzwecken dienenden Telegraphen waren ihrer Zahl und ihrer Länge nach von untergeordneter Bedeutung. In der neueren Zeit ist aber das Bestreben nach eigenen Leitungen in immer stärkerem Maße hervorgetreten. Die Bildung großer Vereinigungen von Industrie- und Handelsunternehmungen machen einen ständigen unmittelbaren Verkehr zwischen den leitenden Stellen dieser Unternehmungen erforderlich. Die für den öffentlichen Verkehr bestimmten Leitungen haben mit dem gewaltigen Anwachsen des Verkehrs bei weitem nicht Schritt halten können und sind namentlich auf den Hauptstrecken derart überlastet, daß das Sprechbedürfnis nicht in dem notwendigen Maße befriedigt werden kann. Die beteiligten Kreise sind deshalb in neuerer Zeit mit zahlreichen Anträgen auf Überlassung eigener Leitungen hervorgetreten. Durch die Herstellung des großen unterirdischen Fernkabelnetzes wird die Telegraphenverwaltung in absehbarer Zeit besser als bei der bisherigen oberirdischen Linienführung in der Lage sein, diesen Wünschen Rechnung zu tragen. Die Bedingungen, unter denen solche Leitungen den Antragstellern zur Verfügung gestellt werden können, sind nach folgenden Gesichtspunkten aufgestellt. Die Teilnehmer haben zu entrichten:

1. einen Baukostenzuschuß. Dieser nähert sich dem vollen Betrag der von der Telegraphenverwaltung aufzuwendenden Kosten um so mehr, je länger die Leitung ist und je weniger Möglichkeit die Telegraphenverwaltung hat, die Leitung nach Kündigung des Vertrags anderweit zu verwenden;
2. eine jährliche Gebühr für die Instandhaltung der Leitung. Diese Gebühr steht im geraden Verhältnis zur Länge der Leitung;
3. einen Betrag für den Ausfall an Gesprächsgebühren. Dieser richtet sich ebenfalls nach der Länge und nach der Wichtigkeit der Leitung. Er wird in den Fällen, in denen eine Feststellung, wieviel Gespräche auf der Leitung abgewickelt werden, seitens der Telegraphenverwaltung nicht stattfinden kann, durch einen Pauschbetrag, sonst — das trifft nur für Ausnahme-Hauptanschlüsse zu — durch einen Zuschlag zur Gesprächsgebühr abgegolten.

Die Wünsche auf Bereitstellung von Leitungen, die Sonderzwecken der Teilnehmer dienen sollen, können durch Ausnahme-Hauptanschlüsse, Ausnahme-Nebenanschlüsse, Ausnahme-Querverbindungen und durch besondere Telegraphen erfüllt werden.

1. Ausnahme-Hauptanschlüsse. Sie dienen z. B. dazu, abseits liegende Betriebe mit einem größeren Verkehrszentrum in Verbindung zu bringen und sie dadurch von den beschränkten Dienststunden und Verkehrsmitteln der am nächsten gelegenen kleinen Vermittlungsstellen unabhängig zu machen. Solche Ausnahme-Hauptanschlüsse bleiben wie bisher in ihrer Länge auf 25 km beschränkt; bei größeren Entfernungen würden technische Schwierigkeiten entstehen (Stromversorgung, Übermittlung des Anrufs und der Schlußzeichen). Dem allgemeinen Bedürfnis ist durch Festsetzung der Grenze auf 25 km in weitestgehendem Maße Rechnung getragen.

2. Ausnahme-Nebenanschlüsse. Sie haben den gleichen Zweck wie die Ausnahme-Hauptanschlüsse, sind aber nicht unmittelbar an die Vermittlungsstelle, sondern an eine Hauptstelle herangeführt. Auch ihre Länge ist aus dem gleichen Grunde wie bei den Ausnahme-Hauptanschlüssen auf 25 km beschränkt.

3. Ausnahme-Querverbindungen und besondere Telegraphen. Diese Verbindungen können ohne Beschränkung der Entfernung hergestellt werden. Die beiden Arten unterscheiden sich dadurch, daß Querverbindungen zwei Nebenstellenanlagen miteinander verbinden, während an die Endpunkte der besonderen Telegraphen nur Sprechstellen angeschaltet werden dürfen, die keine Verbindung mit dem öffentlichen Netz haben. Die Bedingungen für diese beiden Arten von Anlagen sind im allgemeinen die gleichen. Unter den für die Ausnahme-Querverbindungen und für die besonderen Telegraphen festgesetzten Bedingungen sollen auch verfügbare Kabeladern im Fernsprechkabelnetz bereitgestellt werden.

III. Öffentliche Sprechstellen bei Privaten.

Die nach den Bestimmungen in § 15, VI der Fernsprechordnung seit dem 1. Oktober 1921 neu zugelassenen öffentlichen Sprechstellen in allgemein zugänglichen Geschäftsräumen von Privaten haben bisher nicht die gewünschte Verbreitung erfahren. Das ungünstige Ergebnis scheint — wie auch in der Presse hervorgehoben worden ist — besonders darauf zurückzuführen sein, daß die den Inhabern auferlegten Verpflichtungen zu weitgehend waren. Die Inhaber solcher öffentlichen Sprechstellen hatten nach den früheren Vorschriften den Anschluß mindestens ein Jahr zu behalten, eine monatliche Mindesteinnahme aus dem Ortsverkehr zu gewährleisten und auf Verlangen der Telegraphenverwaltung den von ihr bestimmten Betrag als Sicherheit zu hinterlegen. Als monatliche Mindesteinnahme waren zu gewährleisten: ein Zwölftel der in dem Ortsnetz geltenden jährlichen Grundgebühr und des etwa zu erhebenden Leitungszuschlags, ferner die Gebühr für 40 Ortsgespräche.

Demgegenüber ist die Notwendigkeit, die Zahl der öffentlichen Sprechstellen bei Privaten zu vermehren, gerade in der letzten Zeit sehr gewachsen. Auf Drängen der beteiligten Kreise, namentlich der Berufsvertretungen der Hotelbesitzer und Gastwirte, ist nämlich die früher geltende Bestimmung, wonach jeder Fernsprechteilnehmer sich von Dritten, die seinen Anschluß benutzen, nur die von ihm selbst zu zahlenden Gesprächsgebühren erstatten lassen darf, fallen gelassen worden. Wieviel sich der Anschlußinhaber von Dritten für die Benutzung seines Anschlusses zahlen lassen will, ist jetzt der freien Vereinbarung zwischen den Parteien überlassen. Dies hat nun dazu geführt, daß viele Teilnehmer für die

Benutzung ihrer Anschlüsse unverhältnismäßig hohe Entschädigungen fordern. Diesem Vorgehen etwa dadurch entgegenzutreten, daß den Teilnehmern ein Höchstsatz vorgeschrieben würde, über den sie in ihren Forderungen nicht hinausgehen dürften, erscheint kaum durchführbar. Die Teilnehmer würden ein solches Verbot wahrscheinlich nicht beachten. Dagegen wird ein guter Erfolg erwartet, wenn in den verkehrsreicheren Stadtteilen öffentliche Sprechstellen bei Privaten in größerer Zahl errichtet werden, die sich nach den bestehenden Vorschriften für die Benutzung ihrer Sprechstellen nur die bestimmungsmäßigen Gebühren zahlen lassen dürfen. Die Sprechgäste würden dann nicht mehr auf die Inanspruchnahme von Sprechstellen angewiesen sein, deren Inhaber hohe Zuschläge fordern.

Um möglichst viele Teilnehmer zu gewinnen, die sich damit einverstanden erklären, daß ihre Hauptanschlüsse die Eigenschaft öffentlicher Sprechstellen erhalten, wird fortan auf die Mindestüberlassungsdauer von einem Jahr, auf die Gewährleistung einer Mindesteinnahme und auf die Sicherheitsleistung verzichtet. Außerdem werden dem Teilnehmer 20 v H der Einnahme an Ortsgesprächsgebühren als Entschädigung gewährt. Die Telegraphenverwaltung behält dabei das Recht, dem Anschluß die Eigenschaft einer öffentlichen Sprechstelle zu entziehen, wenn die Einnahme an Ortsgesprächsgebühren dauernd hinter dem Betrag der Einnahme aus einem gleichartigen Teilnehmeranschluß zurückbleibt.

Zur Frage der Postsparkasse.

Immer wieder ruft die auffallende Tatsache, daß die deutsche Postverwaltung im Gegensatz zu vielen ausländischen Verwaltungen keine Postsparkasse errichtet hat, den Gedanken und die Anregung wach, dies bei uns noch jetzt nachzuholen. Es bedarf wohl nicht der Versicherung, daß diese Frage von der Verwaltung ernstlich geprüft worden ist. Wir möchten, ohne den Anspruch zu erheben, die maßgeblichen Gründe hierfür erschöpfend wiederzugeben, nur einiges zur Erklärung beitragen.

Bekanntlich hat das Ausland, namentlich England, Italien und Österreich, seine Postsparkassen zu einer Zeit errichtet, als die anderen Spareinrichtungen, vielfach bloße Privatunternehmungen, weder dem Umfang noch ihrer Wirkung und Handhabung nach Ersprießliches leisteten. Die Schaffung einer staatlichen, zentralen Sparkasse, wie der Postsparkasse, sollte daher diese Mängel ausgleichen und namentlich an Orten, wo Sparkassen nicht bestanden, den Sparsinn der ärmeren Bevölkerung heben. Die staatlichen Sparkassen hatten bei dieser Sachlage im allgemeinen nicht den Zweck, mit den anderen Spareinrichtungen in Wettbewerb zu treten. Blieb doch auch z. B. in Italien und den österreichischen Sudetenländern der Postsparkassenverkehr in Orten mit guten Privatsparkassen verhältnismäßig gering. Nur in England, wo eine mangelhafte Verwaltung der Sparkassen den Hauptgrund für die Einführung der Postsparkasse bildete, ist die Tätigkeit der Privatsparkassen eine geringere geworden. Von Frankreich, Italien und Österreich kann gesagt werden, daß die Wirksamkeit der örtlichen Spareinrichtungen durch die Postsparkassen nicht wesentlich beeinträchtigt worden ist.

Die Verhältnisse in Deutschland sind nun ganz andere. Schon im Jahre 1882, als zu dem Versuch geschritten wurde, die deutsche Postsparkasse zu gründen, bestanden 5 650 000 Sparkonten mit 2,8 Milliarden Mark Einlagen. Im Jahre 1919 waren es schon fast 33 Millionen Konten mit 31,76 Milliarden Mark Einlagen. Spargelegenheiten, Sparkassen und Nebenstellen bezifferten

sich 1882 auf rund 3 000, im Jahre 1919 schon auf 12 182. Bei dem in Deutschland festzustellenden Überwiegen öffentlicher Sparkassen der Gemeinden, Städte und Kommunalverbände, die durch Zusammenfassung zu Giroverbänden und besondere Abreden die Übertragung ihrer Konten auf andere Sparkassen in weitgehendem Maß erleichtert haben, fehlt auch der im Ausland vielfach als Grund für die Errichtung der Postsparkasse geltend gemachte Gesichtspunkt der besseren Sicherung der Spareinlagen.

Es leuchtet wohl ein, daß eine deutsche Postsparkasse, auch wenn sie durch Festsetzung eines Meistbetrags und des Zinsfußes für Spareinlagen beschränkt würde, tatsächlich zu den schon so zahlreich bestehenden Spareinrichtungen in Wettbewerb treten müßte. Sie müßte dies tun, um auf ihre Rechnung zu kommen, die Verwaltungskosten, insbesondere die Kosten für Vordrucke, Rechenmaschinen usw., zu decken. Ja, es ist die Frage nicht von der Hand zu weisen, ob die Postsparkasse überhaupt lebensfähig wäre, wenn sie in den angedeuteten Beschränkungen wesentlich hinter den Bedingungen der örtlichen Sparkassen zurückbliebe. Wenn wohl auch noch heute in manchen Gegenden des platten Landes die Postsparkasse den Sparsinn fördern könnte, so würde dies kaum den Schritt rechtfertigen, bei allen Postanstalten den Sparbetrieb aufzunehmen. Eine Beschränkung auf die gedachten Gegenden ist natürlich ausgeschlossen. Wenn sonach schon 1883/1884 die Befürchtungen für die schon bestehenden Sparkassen zur Ablehnung der Postsparkasse durch den Reichstag führten, so muß heute anerkannt werden, daß die tatsächlichen Verhältnisse diese Befürchtungen nicht gemindert, sondern in hohem Grade verstärkt haben. Ohne eine tatkräftige Werbetätigkeit, das zeigen die Erfahrungen des Postscheckverkehrs, würde sich der Postsparkasse nicht der rasche Aufschwung geben lassen, der nötig wäre, um die Kosten der Einrichtung und Verwaltung zu decken. Ein lahmer Versuch, der Rücksicht auf bestehende Spareinrichtungen nehmen wollte, wäre voraussichtlich ein Fehlschlag, der das Defizit der Post noch vermehren würde. Bei dieser Sachlage würde die Behauptung, die der Postsparkasse zufließenden Einlagen seien den anderen Spareinrichtungen nicht entgangen, selbst dann keinen Glauben finden, wenn letztere in ihrem Gedeihen nicht merkbar zurückbleiben sollten.

Seit dem Jahre 1883 haben sich die Verhältnisse in Deutschland aber auch dadurch wesentlich verschoben, daß wir ein blühendes, ständig zunehmendes Postscheckwesen besitzen und auf der anderen Seite die Gemeinden, soweit sie Sparkassen betreiben, ungleich mehr als früher auf diese Einlagen und auf die Einnahmen ihres Sparverkehrs angewiesen sind. Für die der selbständigen Einkommenbesteuerung zugunsten des Reichs entkleideten Gemeinden wäre dieser Eingriff schwer tragbar. Aber auch der eigenen postalischen Einrichtung, dem Postscheckverkehr, würde durch die Postsparkasse nicht gedient werden. Auch wenn die Buchung der Spareinlagen nicht den Postscheckämtern übertragen würde, müßte die kostenlose Überweisung auf Sparkonto zugebilligt werden. Jeder Postscheckkunde würde voraussichtlich die Überweisung seines Scheckguthabens in der zulässigen Höhe auf das Sparkonto vornehmen und dadurch die Zinseinnahmen der Postverwaltung aus dem Scheckguthaben schmälern. Die dabei nötigen Überweisungen zwischen Spar- und Scheckkonto würden die Arbeitslast der Postscheckämter erhöhen, den Betrieb also kostspieliger machen. Ob diese Unkosten durch die Zinsen aus den Sparguthaben, soweit sie der Verwaltung verbleiben, also abzüglich der an die Sparer gezahlten Zinsen, gedeckt werden würden, steht dahin. Es würde aber sicherlich der alte Wunsch genährt werden, auch die Postscheckguthaben zu verzinsen. Daß dies ohne ganz erhebliche Minderung der Einnahmen und ohne Erhöhung der Verwaltungskosten nicht

durchführbar ist, liegt auf der Hand. Es ergibt sich sonach, daß die Einrichtung der Postsparkasse die Einnahmen aus dem Postscheckverkehr schwer beeinträchtigen kann. Unter den jetzigen mißlichen Verhältnissen der Post verbietet sich sonach die Einrichtung der Postsparkasse von selbst, ohne daß dabei die volkswirtschaftliche Rückwirkung auf die Gemeindefinanzen erörtert zu werden braucht.

Nun ist ja früher nicht nur in Deutschland, sondern auch anderwärts, z. B. in den Niederlanden, der Gedanke erörtert worden, durch die Zahlstellen der Post den Ein- und Auszahlungsverkehr der örtlichen Sparkassen zu erleichtern. In Deutschland scheiterte dieser Versuch in der Hauptsache daran, daß die Sparkassen eine angemessen hohe Vergütung für diese Vermittlungstätigkeit der Post nicht bewilligen zu können glaubten. In den Niederlanden machten die Ortssparkassen von der ihnen gebotenen Möglichkeit nur in beschränktem Maße Gebrauch, so daß zur Errichtung selbständiger Postsparkassen geschritten wurde. In Deutschland ist durch den Postscheckverkehr ein Mittel zur Ein- und Auszahlung auf jedes Sparkonto gegeben, wie es billiger nicht gewährt werden kann. Es ist nicht angängig, daneben noch eine neue Form zu finden, um den angedeuteten Gedanken zu verwirklichen. Die Post leidet schon jetzt an einem Übermaß von Vorschriften und Geschäftsarten, das ohne dringenden Grund nicht vermehrt werden darf. Wenn jetzt der Sparsinn nachgelassen haben sollte, so ist dies sicher nicht infolge eines Mangels an Spareinrichtungen geschehen, sondern aus anderen Gründen, die durch die Einrichtung einer Postsparkasse nicht beseitigt werden können. Wir werden uns also trotz der Erfolge der ausländischen Sparkassen mit dem Gedanken abfinden müssen, daß für absehbare Zeit eine deutsche Postsparkasse nicht zweckmäßig ist. Jedenfalls würde die heute im Vordergrund stehende Aufgabe der Postverwaltung, ihre Einnahme mit den Ausgaben in Einklang zu bringen, nicht gefördert, sondern gefährdet werden, wenn unter Berufung auf die Erfolge des Auslandes, wo ganz andere Verhältnisse vorlagen und vorliegen, die Postsparkasse verwirklicht werden sollte.

Kleine Mitteilung.

Die Sicherung der Schiffahrt gegen Eisberge. Der Untergang der »Titanic« hatte seinerzeit alle seefahrenden Völker veranlaßt, sich zur Abwehr ähnlicher Unfälle zusammenzuschließen. Einerseits sorgte die Internationale Schotten-Kommission für Verbesserungen im Schiffsbau, die die Schwimmfähigkeit beschädigter Schiffe erhöhen sollten, anderseits aber sah man die beste Sicherungsmaßnahme in der Verhütung von Unfällen. Im Auftrag aller beteiligten Völker übernahmen die Vereinigten Staaten einen Patrouillendienst in den mit Eisbergen verseuchten Gewässern, an dessen Unkosten die übrigen Staaten beteiligt wurden. Der Dienst wird während der Monate April, Mai und Juni vom Küstenschutz, dem ehemaligen »Revenue Cutter«, versehen. Dieser wurde schon im Jahre 1790 durch Kongreß-Akte gegründet, verfügt über 31 Kutterkreuzer, die nötigen Hafenfahrzeuge, 273 Küstenstationen und eine große Anzahl von Rettungsbooten, darunter viele neuester Bauart. Den planmäßigen Streiffahrten ist es geglückt, größere Klarheit in unsere Kenntnis der Zugstraßen der Eisberge zu bringen. Von ganz besonderem Wert ist der Aufschwung, den die drahtlose Telegraphie genommen hat. Mit ihrer Hilfe sind die Beobachtungsfahrzeuge in der Lage, dauernd Eismeldungen auszusenden, die von den Schiffen der gefährdeten Linien fortlaufend aufgenommen werden. Der Dienst auf den Streifbooten ist schwer und gefährlich, seine Ausübung aber für die Sicherheit der Schiffahrt von höchster Bedeutung. (Umschau Nr. 49, 1922.)

Schriftwerke.

»Das Bankgeheimnis der privaten Bankinstitute und die neueste Finanzgesetzgebung« von Dr. Friedrich Dalsheim (Franz Vahlen 1922, 21. Heft der »Zeitgemäßen Steuerfragen«) gibt im allgemeinen einen guten Überblick über die Einwirkung des Depotzwanges, der Kapitalfluchtgesetzgebung und des Devisenverkehrsgesetzes auf das Bankgeheimnis.

Die Anmerkung 3 auf Seite 84 beschäftigt sich kurz mit dem Postscheckverkehr. Hierbei ist übersehen, daß auch die Postscheckämter nach der Novelle vom 22. März 1921 zum Postscheckgesetz den Finanzämtern nach Maßgabe des § 181 Reichsabgabenordnung zur Auskunft verpflichtet sind, d. h. soweit dies ohne Verletzung des Postgeheimnisses geschehen kann (Angaben über Höhe des Guthabens und des Kontoinhabers). Ferner ist unberücksichtigt, daß schon vor dem Abänderungsgesetz zum II. Kapitalfluchtgesetz vom 4. Juli 1921 (Reichsgesetzbl. S. 808) Überweisungen im Postscheckverkehr nach dem Ausland im Verwaltungswege beschränkt waren und diese Beschränkungen mit dem Willen des Gesetzgebers vorläufig in Kraft geblieben sind.

Die Verordnung gegen die Spekulation in ausländischen Zahlungsmitteln vom 12. Oktober 1922 (Reichsgesetzbl. S. 795) ist noch nicht behandelt.

»Die internationale Schiedsgerichtsbarkeit im Völkerbunde« von Dr. Géza v. Magyary (Otto Liebmann, Berlin 1922) bringt eine sehr dankenswerte Beleuchtung der den Völkerbund regelnden Bestimmungen des Versailler Vertrags, namentlich vom Gesichtspunkt der dem Völkerbund nicht angehörenden Staaten. Auch das Verhältnis der Bestimmungen der Völkerbundsatzung zu den beiden Haager Friedensabkommen ist klargestellt. Hauptgewicht ist auf die Klärung der Begriffe, die logischen und geschichtlichen Zusammenhänge und auf übersichtliche, zusammenfassende Darstellung des neuen Stoffes gelegt. Dies Ziel ist voll erreicht worden.

Die asynchronen Drehstrommotoren, Induktions- und Kommutatormotoren von Prof. Dr. Gustav Benischke. 1921, 232 Seiten, 168 Abbildungen, 2 farbige Tafeln. Verlag Friedr. Vieweg & Sohn, Braunschweig.

Die zweite Auflage dieses fünften Bandes der »Einzeldarstellungen« ist durch die Aufnahme der zur Erhöhung des Leistungsfaktors dienenden Phasenschieber und der Kommutatormotoren für Drehstrom inhaltlich wesentlich erweitert worden. Trotz Kürzung und knapper Behandlung des umfangreichen Stoffes ist so ein Büchlein entstanden, das der Fachmann mit Interesse und Nutzen lesen wird. In der bekannten anschaulichen und klaren Sprache des Verfassers werden die Eigenschaften und Wirkungsweise der Induktionsmotoren, ihre Berechnung und Prüfung beschrieben. Besonders eingehend werden die praktisch wichtigen Zusammenhänge zwischen Drehmoment, Schlüpfung und den übrigen elektrischen Größen verfolgt. Die in der Starkstromtechnik sonst wenig gebräuchlichen Begriffe der Induktivität und Gegeninduktivität verhelfen dabei zu einer physikalisch durchsichtigen Darstellung der elektrischen Verhältnisse. Das Werk ist ein wertvoller Führer, um so mehr als auch die Anordnung und Einteilung des Stoffes sowie die sorgfältig gewählten Abbildungen das Verständnis wesentlich erleichtern.

Die Hochspannungs-Gleichstrommaschine von Dr. A. Bollinger. 1921, 82 Seiten. Verlag Julius Springer, Berlin.

Das Büchlein bringt eine bemerkenswerte Möglichkeit, die in den letzten Jahren entwickelten Gleichrichter mit Jonen- oder Elektronenstrom zur Konstruktion einer neuen Hochspannungs-Gleichstrommaschine heranzuziehen. Deren Wirkung soll darauf beruhen, daß in bekannter Weise durch einen umlaufenden Anker Mehrphasenströme erzeugt werden, deren Gleichrichtung durch die Ventilzelle erfolgt. Dabei werden die Ankerwicklungsteile durch einen mit dem Anker umlaufenden Stromwender, der hier jedoch nur die Tätigkeit eines Kontaktapparats auszuführen hat, in der richtigen Phasenlage mit dem Gleichrichter verbunden; dieser vermittelt dann die Belastung des angeschlossenen Wicklungsteils durch das äußere Netz. Der Vorteil, den man so erreicht, liegt besonders darin, daß die Kommutierung der Ankerströme, die gerade bei hohen Spannungen sonst Schwierigkeiten macht, funkenfrei erfolgen kann. Für die hierzu notwendige besondere Ausführung der Feldformen werden die theoretischen Unterlagen in einer eigenartigen symbolischen Weise gegeben. Es wird ferner die Berechnung und konstruktive Durchbildung einer kleineren Versuchsmaschine vorgenommen. Die an dieser Versuchsmaschine ausgeführten Messungen zeigen eine gute Bestätigung der entwickelten Theorie.

Das Studium des lesenswerten Buches wird bedauerlicherweise durch die zuweilen unklare Ausdrucksweise etwas erschwert, wozu auch die nicht immer eindeutigen Bezeichnungen im theoretischen Teil beitragen. Es ist jedoch zu wünschen, daß die Anregungen, die der Verfasser gibt, auf fruchtbaren Boden fallen, wenngleich wir glauben, daß von der vorliegenden Darstellung, so sehr sie auch ins einzelne gehen mag, bis zur praktisch brauchbaren Ausführung auch hier noch ein mühevoller Weg zurückzulegen sein wird.

Die Transformatoren von Prof. Dr. Gustav Benischke. Zweite Auflage, 1921, 277 Seiten, 232 Abbildungen. Verlag Friedr. Vieweg & Sohn, Braunschweig.

Dieser Band stellt eine knappe und doch umfassende Einführung in die theoretischen und praktischen Grundlagen der Transformatoren für Starkstrom dar. Die Wirkungsweise wird an Hand der physikalischen Vorstellungen über die Induktion in einfachster Form erklärt. Zwanglos entwickeln sich daraus die Diagramme für die verschiedenen Belastungsfälle und die Zusammenhänge zwischen den magnetischen Feldern und den elektrischen Spannungen. Der Abschnitt über die technische Konstruktion ist mit guten Bildern verschiedener Ausführungsformen der Transformatoren ausgestattet, wie überhaupt die Abbildungen durchweg eine sorgfältige Herstellung und Auslese erkennen lassen. Ein weiterer Abschnitt ist den für die Belastungsfähigkeit wichtigen Wärmefragen gewidmet. Hierauf werden die verschiedenen Schaltungen und Anwendungen besprochen. Den Abschluß bilden Prüfung und Berechnung sowie ein Anhang über Normen des Zentralverbandes der deutschen elektrotechn. Industrie und der Vereinigung der Elektrizitätswerke.

Die eigenartige Darstellung, im besonderen die Verwendung der Induktionskoeffizienten und der Kupplungsfaktoren, hat auch diesen Band zu einem wohlgelungenen, in sich geschlossenen Werke gemacht, das dem Studierenden wie dem Ingenieur gleich dienlich sein wird. Ein kleiner Druckfehler (𝔴 statt w auf Seite 13) gibt Veranlassung zu der Frage, ob es sich nicht doch empfehlen würde, so wie dies nun beinahe allgemein üblich ist, für die elektrischen Widerstände die Buchstaben r oder R zu wählen; dann könnten die Frakturzeichen für die magnetischen Widerstände dienen; Verwechslungen würden vermieden werden.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.

Archiv für Post und Telegraphie

Herausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Nr. 2 — Berlin, Februar — 1923

Ursprung der Bestimmungen über das Verwaltungsstrafverfahren bei Vergehen gegen das Postgesetz.

Von Regierungsrat Dr. Staedler in Berlin (Reichsdruckerei).

Es ist bekannt, daß sich die Trennung der Verwaltung von der Rechtsprechung, eine der wesentlichsten Errungenschaften des Verfassungsstaats im Sinne des Aufklärungszeitalters, aus Gründen des praktischen Bedürfnisses nicht durchweg in der ursprünglich geforderten Reinheit hat durchführen lassen. Die Entwicklungsgeschichte des Verfassungsrechts im 18. und in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts steht unter dem Zeichen des Kampfes zwischen dem, was in jener Hinsicht gefordert wurde, und dem, was erreichbar blieb. Was insbesondere das deutsche Reichsrecht des 19. Jahrhunderts anbelangt, so verhindert zwar das Gerichtsverfassungsgesetz von 1877 (§ 4 des Einführungsgesetzes) die Übertragung von anderen Gegenständen der Verwaltung als solchen der Justizverwaltung an die Rechtsprechungsbehörden. Aber umgekehrt weist dasselbe Gesetz (§ 13) den ordentlichen Gerichten nur diejenigen bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten und Strafsachen zu, für die nicht die Zuständigkeit von Verwaltungsbehörden begründet ist.

Das Gerichtsverfassungsgesetz vom 27. Januar 1877 (Reichsgesetzbl. S. 77), ein Bestandteil der sogenannten Reichsjustizgesetzgebung, die am 1. Oktober 1879 in Kraft trat, erging in Erfüllung des Art. 4 Ziff. 13 der Reichsverfassung vom 16. April 1871[1]). Der Gesetzgeber fand damals u. a. das am 28. Oktober 1871 erlassene Reichspostgesetz (Reichsgesetzbl. S. 347) bereits vor, in dessen §§ 34 bis 46 ein eingehend durchgebildetes Verwaltungsstrafverfahren bei Post- und Portoübertretungen geordnet vorlag, während sich daneben Vorschriften aus dem Bereich des Prozeßverfahrens und der Behördenzuständigkeit auch in den §§ 25 (Verwaltungszwangsverfahren), 31 (Zuständigkeit zur Strafumwandlung), 7, 8 und 47 (Beweis), 20 (Unpfändbare Sachen), 6 und 13 (Parteifähigkeit) des Reichspostgesetzes fanden. Diese Vorschriften des Verwaltungsrechts sind für den Bereich des Zivilprozesses durch § 13 des EinfG zur ZPO,

[1]) Gleichlautend schon an derselben Stelle in der Norddeutschen Bundesverfassung vom 17. April 1867 (Bundesgesetzbl. S. 1).

für den des Strafprozesses durch § 5 des EinfG zur StrPrO in Geltung erhalten worden.

Der Ursprung der vorbezeichneten prozeßrechtlichen Vorschriften des RPostG führt in gerader Linie auf das ältere und älteste preußische Postrecht zurück. Im Verlauf von mehr als anderthalb Jahrhunderten war das einschlägige Recht ein Ziel wiederholter, z. T. tief einschneidender gesetzgeberischer Eingriffe. Aber am Anfang des 18. Jahrhunderts findet sich eine Postjustizhoheit, die, wenn auch in gleichem Umfang für die übrigen Verwaltungsbehörden des alten Staates geltend, jedenfalls ihre heute erhaltenen Reste in einem sehr beträchtlichen Maße übertraf.

Aus der letzten Regierungszeit des Großen Kurfürsten und aus derjenigen seines Nachfolgers liegt eine Reihe von einschlägigen Urkunden vor[2]), die sich außer mit der Festsetzung von Strafen für Zuwiderhandlungen gegen das brandenburgische Postregal im cleve-märkischen Landesteil auch mit Anweisungen an die Regierungs- und Verwaltungsbehörden sowie an die Gerichte beschäftigt, dahingehend, daß diese sich mit der Verhängung und Vollstreckung der Postübertretungsstrafen und -nebenstrafen die Unterstützung der Postbehörden angelegen sein ließen. Von einem selbständigen strafprozeßrechtlichen Auftreten der Postbehörden ist in dieser frühen Zeit noch nicht die Rede. Aber schon die Postordnung vom 10. August 1712[3]) zeigt das Bild einer unerwartet veränderten Sach- und Rechtslage. Das Kap. III § 4 a. a. O. stattet das General-Postamt mit einer Justizhoheit aus, deren Umfang, an heutigen Verhältnissen gemessen, etwas Überraschendes hat. Nicht nur, daß das gesamte Postpersonal »es sei wegen eines bei den Posten vorgegangenen Versehens oder wegen ihres Amts und Verrichtungen oder auch wegen der ihnen zustehenden Immunitäten und Freiheiten« ausschließlich der Rechtsprechung der obersten Postbehörde unterstand, sondern auch den sonst zur Rechtspflege berufenen Behörden war aufgetragen, »sich hinfüro aller Cognition in demjenigen, was das Postwesen angeht, zu enthalten und die Sache von sich ab- und an das GPA zu verweisen«. Damit war das GPA für alle Disziplinarangelegenheiten[4]) sowie sämtliche bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten[5]) und Strafsachen[6]), soweit sie überhaupt in

[2]) Sammlung von Postedikten und Patenten von 1614 bis 1813, 6 Bände (Bücherei des RPM); Bd. I Stück 12, 24 und 33 vom 11. Juni 1674, 19. April 1689 und 1. Januar 1699; Bd. II Stück 3, 30 und 41 vom 31. Januar 1703, 29. Mai 1709 und 20. Juni 1710.

[3]) Ebenda Bd. III Stück 8.

[4]) Beamte unterlagen der ordentlichen Gerichtsbarkeit zwar nach wie vor bei Klagen aus außerdienstlich begründeten Ansprüchen, doch war auch in solchen Fällen vor Einleitung des Verfahrens das GPA zur Sache zu verständigen, teils wegen Sicherstellung der Dienstgeschäfte, teils aber auch zur Hintanhaltung des ordentlichen Verfahrens, sofern der Klaganspruch nach Ansicht des GPA ein dienstlich begründeter war (PostO 1712 Kap. III § 4; vgl. § 11 EinfG zum GerichtsverfassungsG).

[5]) Wegen der Betriebshaftung der Post waren im Kap. VIII § 10 grundsätzliche Vorschriften erteilt, die den noch jetzt maßgebenden Bestimmungen im Abschnitt II des RPostG z. T. wörtlich zur Grundlage gedient haben. Auch die zahlreichen Einzelvorschriften aus dem Bereich der Postbetriebshaftung, wie sie in der gegenwärtigen PostO (1921) verstreut vorkommen, haben ihren Vorgang in entsprechenden Anordnungen der PostO 1712.

[6]) Strafvorschriften sachlichen Inhalts werden an zahlreichen Stellen der PostO 1712 erteilt. Es finden sich darunter Hinterziehungsstrafen im Sinne des Abschnitts IV RPostG, Polizeistrafen nach Abschn. III ebenda, aber auch Strafbestimmungen über gemeine Verbrechen, Vergehen und Übertretungen, die gegenwärtig zum Bereich des RStrafGB gehören, wie Diebstahl in Postdienstgebäuden (Kap. VI § 3, vgl. § 243 Ziff. 4 StrafGB), Betrug durch Erschleichung fremder Postsachen (Kap. VIII § 4), Unterschlagung gefundener Postversendungsgegenstände (Kap. XI § 3). Eine Besonderheit war die gegen einen Postillion, der dem Diensteide zuwider Postsachen zur Umgehung der Postgefälle heimlich mitnahm, vorgesehene Meineidstrafe (Kap. II § 4).

den Bereich des Postwesens fielen, als Rechtsprechungsbehörde eingesetzt[7]).

Zu ihrer Zeit stellte diese Rechtsordnung nicht, wie heute, etwas Außergewöhnliches dar, sie entsprach vielmehr der allgemeinen Behördenorganisation im alten Staate, die, wenn auch in den verschiedenen Landesteilen noch nicht durchweg übereinstimmend geregelt, dennoch von dem Grundsatz einer weitgehenden Heranziehung der Verwaltungsbehörden zu den Angelegenheiten der Rechtsprechung beherrscht war. Die altpreußischen »Amtskammern«, höhere Verwaltungsbehörden im Sinne der heutigen Behördenordnung und nach ihrem räumlichen Zuständigkeitsbereich etwa mit den jetzigen Regierungen zu vergleichen, brachten bereits in ihrer Bezeichnung ungewollt die doppelte Natur der Verwaltungs- und Rechtsprechungsbehörde zum Ausdruck und bildeten mit den »Kommissariaten« gleicher räumlicher, aber sachlich verschiedener Zuständigkeit schon damals eine Doppelseitigkeit der Landesverwaltungsordnung, wie sie heute, wenn auch unter völlig veränderten Gesichtspunkten, in den Staatsbehörden und den Selbstverwaltungskörpern besteht. Die entsprechenden obersten Verwaltungsbehörden waren das Finanzdirektorium (für die Amtskammern) und das General-Kriegskommissariat (für die Kommissariate).

Das GPA stand außerhalb dieser Behördenordnung. Gründe praktischer Zweckmäßigkeit sprachen dagegen, die Postverwaltung nach geographischen Gesichtspunkten in Unterbehörden zu zerlegen, deren Verwaltungs- und Betriebsinteresse nicht über die Grenzen der ihnen zugeteilten Provinz hinausging. Seine Sonderstellung im Staate bewahrte sich das GPA auch, als unter König Friedrich Wilhelm I. (1713 bis 1740) die vorbeschriebene Zweiteilung der preußischen Behördenordnung verschwand, das Finanzdirektorium mit dem General-Kriegskommissariat zum Generaldirektorium, die Amtskammern mit den Kommissariaten zu Kriegs- und Domänenkammern verschmolzen wurden. War auf diese Art die einheitliche Zuständigkeit der obersten Postbehörde für das ganze Staatsgebiet gewahrt, so mußte zugleich der Nachteil in den Kauf genommen werden, daß die Postverwaltung eigener Provinzialbehörden (jetzt Oberpostdirektionen) vorerst entbehrte. Das GPA blieb vielmehr den örtlichen Postanstalten unmittelbar übergeordnet, ein Umstand, der den Geschäftsverkehr der obersten Postbehörde naturgemäß mit zahlreichen Einzelheiten belasten mußte.

Das weitere Schicksal der preußischen Postjustizhoheit, wie sie sich nach der PostO 1712 darstellt, ist dasjenige der preußischen Verwaltungsrechtsprechung im allgemeinen. Tiefgehende Änderungen im Sinne des heutigen Gerichtsverfassungswesens brachte die Regierung Friedrichs des Großen (1740 bis 1786) vor allem in dem sogenannten Ressortreglement vom 19. Juni 1749 und in dem Regulativ vom 12. Februar 1782. Näheres über diese weitschichtigen Vorgänge ist hier nicht auszuführen; genug, daß das GPA nach wie vor im wesentlichen außerhalb der Behördenordnung und ihrer Wandlungen blieb. Hinsichtlich der Postjustizhoheit bietet denn auch die Postordnung vom 26. November 1782[8]) wiederum nahezu unverändert dasselbe Bild wie diejenige vom Jahre 1712.

[7]) Die Vorschrift des § 47 RPostG, jetzt nur auf den bestellenden Boten bezogen, findet sich in der PostO 1712 (Kap. VIII § 4) unter Bezug auf den Postausgabebeamten in folgender Fassung: »Bei gemeinen (= gewöhnlichen) Briefen liegt einem ausgebenden Postbeamten nicht mehr ob, als daß er alle mögliche Vorsichtigkeit gebrauche und allenfalls, da (= wenn) ein Brief von einem Unrechten abgefordert wäre, mit gutem Gewissen auf seinen Eid nehmen könne, daß er bona fide damit verfahren«.

[8]) Sammlung von Postedikten usw. Bd. V Stück 17.

Die Grundlage der Postjustizhoheit bildete nunmehr der Abschnitt 15 § 2 PostO 1782: »Sämtliche Postbediente stehen in Ansehung ihrer Dienstpflichten unter dem GPA, als zu dessen alleiniger Verfügung und Gerichtsbarkeit überhaupt alles, was das Postwesen angeht, insbesondere Übertretungen der Postverordnungen, Postdiebstähle usw., gehört, wenn auch die dabei interessierenden (= beteiligten) Personen keine Postbedienten sind, daher alle anderen Kollegien[9]) und Gerichte sich der Kognition und Verfügung in Postsachen zu enthalten und selbige vielmehr ohne Ausnahme an das GPA zu verweisen haben«. Die Vorschrift der PostO 1712, betreffend den Beweis durch Eid des Ausgabebeamten über eine durch ihn geschehene Aushändigung von Postsachen (vgl. Anm. 7), kehrt 1782 im § 5 des Abschn. 5 wieder; weitere gleichartige Beweisregeln folgen im § 9 ebenda, betreffs Herstellung des Verschlusses von Postsendungen unter Wahrung des Briefgeheimnisses, sowie im § 6 des Abschn. 13, betreffend den Nachweis des ununterbrochenen Gewahrsams an Wertsendungen, bei deren Öffnen am angegebenen Inhalt etwas fehlt. Jetzt tritt auch zum ersten Mal eine allgemeine[10]) Vorschrift auf, die, als erste Vorläuferin des § 25 RPostG, das Verwaltungszwangsverfahren in Posthinterziehungsfällen regelt; § 4 des Abschn. 15 bestimmt: »Es sollen sämtliche Land- und Ausreiter, auch Exekutoren dem GPA in Postsachen zugleich mit subordiniert sein und die in solchen Angelegenheiten ihnen aufzutragenden Exekutionen auf dessen immediate Verordnung unverzüglich verrichten und davon an dasselbe referieren«. Hiermit erschöpfen sich die Vorschriften der PostO 1782 aus dem Bereich des Prozeßrechts, während solche aus dem Bereich des sachlichen Strafrechts (Hinterziehungen, Zuwiderhandlungen gegen die Vorrechte der Posten, gemeine Straftaten) und der Posthaftpflicht einschließlich der Beamtenhaftung in Fülle erteilt werden.

Das von den Verwaltungsbehörden bei der ihnen zugewiesenen Rechtsprechung anzuwendende Prozeßrecht war grundsätzlich bis zum Anfang des 18. Jahrhunderts derselbe gemeinrechtliche Zivil- und Strafprozeß, nach dem auch die ordentlichen Gerichte verfuhren. Dieser, an überlebte Formen gebunden, war indessen derart weitläufig und schleppend, daß die an sich beweglichere Verwaltungsjustiz sich naturgemäß eine Vereinfachung des Verfahrens angelegen sein lassen mußte und durfte. Füllte doch ohnehin das gesetzgeberische Streben nach vereinfachter und beschleunigter Rechtspflege in Preußen fast ein volles Jahrhundert, von 1717 bis 1805, nahezu die ganze Lebenszeit zweier der bedeutendsten Könige Preußens aus. Im Jahre 1717 wurde mit der Erneuerung des Strafprozeßrechts[11]) begonnen; 1805 wurde ein vorläufiger Abschluß erreicht. Schon vorher war in jahrzehntelanger Arbeit die Allgemeine Gerichtsordnung vom 6. Juli 1793 zur Neureglung des preußischen Zivilprozesses entstanden. Aber bereits ein halbes Jahrhundert zuvor war für die Verwaltungsjustiz (Ressortreglement vom 19. Juni 1749) der Grundsatz ausgesprochen worden, daß im allgemeinen nach den damals erst im Entwurf vorliegenden Regeln der künftigen Allgemeinen Gerichtsordnung (AGO) zu verfahren, in allen geringen Sachen aber »kurz nach Recht und Billigkeit zu entscheiden« sei. Und eben der Umstand, daß die Verwaltungsjustiz der Hem-

---

[9]) D. h. Justizkollegien = Rechtsprechungsabteilungen der Verwaltungsbehörden.

[10]) Vereinzelt bestanden einschlägige Anordnungen schon früher, so unter dem 9. Juli 1714, betr. Postübertretungen auf dem Quedlinburger Kurse, und unter dem 8. Dezember 1718, betr. ebensolche in Vorpommern (Sammlung von Postedikten, Bd. III Stück 27 und 50).

[11]) Kriminalordnung vom 1. März 1717, erneuert unter dem 11. Dezember 1805; mit den bis 1833 ergangenen Abänderungen veröffentlicht als Teil I des Allg. Kriminalrechts für die Königlich Preußischen Staaten. — Quedlinburg und Leipzig 1836.

mungen des weitläufigen ordentlichen Prozeßverfahrens ledig dastand, gehörte mit zu den wesentlichsten Gründen, die das Fortbestehen der damaligen ausgedehnten Verwaltungsrechtsprechung begünstigten, obwohl auf der anderen Seite die Notwendigkeit, Rechtsprechung und Verwaltung voneinander zu trennen, gerade in Preußen seit langem erkannt war und diese Trennung in vorbildlicher Weise gefördert wurde.

Anordnungen aus dem Bereich der Gerichtsverfassung zu erteilen, war nicht die Aufgabe der AGO. Es blieb daher, obwohl sie mit dem überlebten gemeinrechtlichen Zivilprozeß in Preußen aufräumte, unter ihrer Herrschaft dennoch zunächst bei der überkommenen Verwaltungsjustiz auf den dieser zugewiesenen Teilgebieten. Die AGO beschränkte sich darauf, neue und allgemeine Regeln für das Verfahren vor den Rechtsabteilungen (Justizkollegien) der Verwaltungsbehörden (Kammern) in Zivilsachen und vor diesen selbst in Strafsachen[12]) zu erteilen[13]). War damit die Grundlage für das heutige Verwaltungsstrafverfahren im wesentlichen gelegt, so folgte die Zwangsvollstreckungsbefugnis der rechtsprechenden Verwaltungsbehörden von selbst aus dem allgemeinen Grundsatz der AGO (Tit. 24 § 1), wonach die Vollstreckung bei demjenigen Gericht (Tit. 35 § 105 setzt entsprechend den Ausdruck »Behörde« ein), vor welches das Verfahren in erster Instanz gehörte, nachzusuchen war. Der noch in die PostO 1782 übernommene Beweis durch Beamteneid von Fall zu Fall ist in der AGO beseitigt; der Eid der Beamten behält eine sonderrechtliche Beweiskraft nur im Bereich des Zustellungsverfahrens: § 40 des 7. Titels erteilt die bekannte, mit gewissen Änderungen im § 47 RPostG wiederkehrende Vorschrift: »Was ein Gerichtsbote der von ihm geschehenen Insinuation halber auf seinen Eid anzeigt, ist so lange für wahr und richtig anzunehmen, bis der Vorgeladene das Gegenteil auf eine zur Überzeugung des Richters hinreichende Art ausweist«.

Die AGO erfuhr späterhin mehrfache Abänderungen. Eine Zusammenstellung dieser wurde unter dem 4. Februar 1815[14]) als »Anhang zur AGO« mit Gesetzeskraft verkündet (Gesetzsamml. S. 29). Auch der Titel 35 (fiskalische Prozesse, vgl. Anm. 13) war von diesen Änderungen betroffen; im § 243 des

---

[12]) Diese in einer Zivilprozeßordnung fremdartigen Strafprozeßbestimmungen erscheinen gerechtfertigter in Erwägung des Umstandes, daß das preußische Strafprozeßrecht von 1717 seither veraltet war; auch das Allg. Landrecht vom 5. Februar 1794 behandelte das sachliche Strafrecht (Teil I Tit. 20).

[13]) Der 36. Titel der AGO zerfiel in zwei Abschnitte: §§ 1 bis 33 »von fiskalischen Zivilprozessen«, »wo der Fiskus gewisse dem höchsten Landesherrn zukommende Regalien, Gerechtsame, Prästationen und Einkünfte oder Domänen- und Schatullgüter, deren Zubehörungen, Grenzen und Gerechtigkeiten gegen Andere bei den Gerichten einklagt oder verteidigt«, und §§ 34 bis 107 »von fiskalischen Untersuchungen« zur Verfolgung von »Kontraventionen (usw.), Defraudationen (usw.), Widersetzlichkeit gegen Beamte in Ausübung der Dienstpflicht, gewisse Injuriensachen« und Disziplinarangelegenheiten, wenn die Strafe höchstens auf Entfernung aus dem Amte zu lauten hatte. In den vorgedachten §§ 34 bis 107 findet sich die früheste allgemein geordnete Grundlage für das heutige preußische Verwaltungsstrafverfahren, auch im Bereich der Postverwaltung (Abschnitt V des RPostG).

[14]) Die Kriminalordnung vom 11. Dezember 1805 (vgl. Anm. 11) hatte von einem Eingriff in den Vorschriftenbereich des Tit. 35 II der AGO (fiskalische Untersuchungen) abgesehen (s. Einleitung zur KriminalO § 12). Erst die neupreußische Strafprozeßgesetzgebung von 1846 und 1849 zog wieder den Vorschriftenbereich des Tit. 35 II AGO in den Kreis ihrer Anordnungen (s. Ges. vom 17. Juli 1846, Gesetzsamml. S. 267) und Verordnung vom 3. Januar 1849 (ebenda S. 14); § 182 der Verordnung hebt das Verfahren der fiskalischen Untersuchungen (Tit. 35 II AGO) gänzlich auf. Für die Entwicklung des neueren Verwaltungsstrafverfahrens war diese Änderung ohne Tragweite, da dieses bereits seit 1808/17 einen besonderen Entwicklungsgang eingeschlagen hatte (s. unten).

Anhangs findet sich die an den § 35 RPostG erinnernde Vorschrift[15]): »Bei Kontraventionen gegen Finanz- und Polizei- und andere zum Ressort der Regierungen[16]) gehörigen Gesetze, ingleichen bei Defraudationen landesherrlicher, den Regierungen zur Verwaltung übergebener Gefälle und nutzbarer Regalien[17]) sind die Regierungen berechtigt, nach einer summarischen[18]) Untersuchung die Sache durch eine Resolution zu entscheiden, auch die festgesetzte Strafe vollstrecken zu lassen, wenn der Beschuldigte nicht binnen zehn Tagen auf förmliches rechtliches Gehör und Erkenntnis bei dem kompetenten Obergericht anträgt. Zu dem Ende muß es in der Resolution ihm auch jedesmal bekannt gemacht werden, daß er diese Befugnis habe, ihrer aber verlustig gehe, wenn er binnen zehn Tagen vom Empfange keinen Gebrauch davon mache. Geschieht aber dieses oder will die Finanzbehörde ihre Befugnis, die Sache durch eine Resolution zu entscheiden, nicht ausüben[19]), so werden die Akten sogleich an das Landesjustizkollegium[20]) zur weiteren rechtlichen Einleitung abgegeben (usw.)«.

Immerhin gab nun aber das Aufkommen des neuen beschleunigten Prozeßverfahrens nach Vorschrift der AGO den entscheidenden Anstoß zum Abbau der Verwaltungsrechtsprechung überhaupt. Der Vorzug des rascheren Prozeßbetriebs, der diese bis 1793 noch ausgezeichnet hatte, war seit dem Erscheinen der AGO im wesentlichen hinfällig geworden. Die einschlägigen gesetzgeberischen Maßnahmen füllen das reichliche Jahrzehnt von 1797[21]) bis 1808 aus. Den Abschluß brachte die Verordnung vom 26. Dezember 1808 wegen verbesserter Einrichtung der Provinzial-, Polizei- und Finanzbehörden[22]) (Gesetzsamml. S. 679[23]). Indem diese den fiskalischen Prozeß des Tit. 35 AGO grundsätzlich den ordentlichen Gerichten überwies und die Verwaltungsjustiz lediglich auf das Verfahren in Hinterziehungssachen und auf das Verwaltungszwangsverfahren einschränkte, war derjenige Geschäftsbereich der Verwaltungsrecht-

[15]) Die Finanz- und die Polizeibehörde waren seit 1808 die eigentlichen Träger des damals übriggebliebenen Restes der Verwaltungsjustiz. Gleichwohl nahm nur die Finanzverwaltung regeren Anteil an der Ausgestaltung des neueren fiskalischen Prozeßverfahrens, da zur Polizeigerichtsbarkeit, wie bereits das Allg. Landrecht (Teil II Tit. 17 § 15) zutreffend ausführte, »eigentliche fiskalische Prozesse und Untersuchungen nicht gehörten«. Das EinfG zum preuß. StrafGB vom 14. April 1851 (Gesetzsamml. S. 93), Art. II, zählt vielmehr als Gegenstände des polizeilichen Verwaltungsjustizbereichs auf: »den Mißbrauch des Vereins- und Versammlungsrechts, den Holzdiebstahl und die Widersetzlichkeiten bei Forst- und Jagdvergehen und gegen Zollbeamte«.

[16]) Gemeint sind die leitenden Verwaltungsbehörden der Regierungsbezirke im Sinne des heutigen Sprachgebrauchs. In ihren Geschäftsbereich fiel seit 1808 auch das Postwesen, soweit es zur Zuständigkeit der höheren Verwaltungsbehörde gehörte (s. unten).

[17]) Das Postwesen zählte zu den sogenannten nutzbaren Regalien.

[18]) Das »summarische und abgekürzte Verfahren« war eine von der AGO im Tit. 28 (»Von exekutivischen Prozessen«) behandelte Prozeßform, die etwa dem Urkundenprozeß der heutigen ZPO (§§ 592 bis 605) entspricht. Diese Prozeßform erfuhr eine Abänderung durch §§ 6 und 7 der Verordnung vom 1. Juni 1833 (Gesetzsamml. S. 37) sowie durch die §§ 1 bis 27 der Verordnung vom 21. Juli 1846 (ebenda S. 291), die zu den Quellen des neupreußischen Zivilprozesses zu rechnen sind.

[19]) Wegen der Streitfrage, ob im geltenden Reichspostrecht dieser Verzicht auf das Vorgehen gemäß § 34 RPostG statthaft sei oder nicht, vgl. Aschenborn PGesetz 1908 S. 258 gegen Dambach-v. Grimm, Kommentar zum PGesetz 1901 S. 220.

[20]) D. h. Justizabteilung bei der obersten Verwaltungsbehörde.

[21]) Den ersten Schritt zur Rechtserneuerung tat das Neuostpreußische Reglement über die Verteilung der Geschäfte vom 3. März 1797, die sogenannte Ressortverfassung, 1798 zunächst auf die fränkischen Fürstentümer Ansbach und Bayreuth, dann 1803 auf die »Entschädigungslande«, schließlich 1804 auf Ostpreußen und Litauen übertragen.

[22]) Vgl. Anm. 15.

[23]) Die entscheidenden §§ 34 bis 48 gingen als Beilage in die Instruktion zur Geschäftsführung der Regierungen in den Königl. Preuß. Staaten vom 23. Oktober 1817 (Gesetzsamml. S. 248) über und blieben mit dieser weiterhin erhalten.

sprechung abgegrenzt, der sich bis heute in Preußen erhalten hat. Hier liegen auch die Wurzeln des Poststrafverfahrens, wie es zuerst im preußischen Postgesetz vom 5. Juni 1852 (Gesetzsamml. S. 345) gesetzgeberisch geordnet wurde und aus ihm über das Norddeutsche Bundes-Postgesetz vom 2. November 1867 (Bundesgesetzbl. S. 61) hinweg in das heute geltende Reichs-Postgesetz Eingang gefunden hat.

Indessen mit der beschriebenen Beschränkung der sachlichen Zuständigkeit auf Hinterziehungsangelegenheiten und das Verwaltungszwangsverfahren erschöpfte sich für den Bereich der Postjustizhoheit die Neuordnung von 1808 noch nicht. Vielmehr reifte jetzt endlich der Entschluß, in dem einzigen Staatsverwaltungszweig, der bisher ohne das Zwischenglied der höheren oder Provinzial-Verwaltungsbehörden eingerichtet war, eben in der Postverwaltung, dieses fehlende Glied gelegentlich der ohnehin unvermeidlich gewordenen Neuordnung der Staatsverwaltung, wie sie durch die Verordnung vom 26. Dezember 1808 eingeführt ward, zu schaffen. Wohl hauptsächlich wegen der damals überaus zwingenden wirtschaftlichen Rücksichten sah man indessen davon ab, selbständige höhere Postverwaltungsbehörden zu schaffen, übertrug vielmehr deren Obliegenheiten mit auf die Bezirksregierungen, deren Geschäftskreis durch den Fortfall des größten Teiles der bisherigen Justizhoheit ohnehin damals bedeutend verringert wurde. Damit zugleich wurde in Poststrafangelegenheiten die Zuständigkeit für den Bereich der ersten Instanz dem GPA abgenommen. Daß dann erst vom Jahre 1850 ab eigene Postverwaltungsbehörden dieser Art, die Oberpostdirektionen, geschaffen wurden[24]), ist bekannt. Wie wenig der schon unter König Friedrich Wilhelm I. einsichtsvoll gemiedene Versuch vom Jahre 1808 glückte und welche Maßnahmen ergriffen wurden, um den Versuch mit sich stets minderndem Erfolg nachträglich zu retten, ist bei H. v. Stephan, Geschichte der Pr. Post, S. 401 bis 404 und 691 bis 695, nach amtlichen Quellen ermittelt und ausführlich dargelegt.

Fehlten somit der Postverwaltung seit 1808 eigene Behörden zur Handhabung des Verwaltungsstrafverfahrens erster Instanz in Post- und Portoübertretungsangelegenheiten, so entfiel auch zunächst das Bedürfnis, im Postverwaltungsbereich eine eigene gesetzliche Ordnung für ein Strafverfahren auf dem Boden der im Jahre 1808 übriggebliebenen Verwaltungsjustizhoheit zu schaffen. Es waren zunächst vielmehr die allgemeinen Vorschriften des fiskalischen Strafverfahrens gemäß Tit. 35 II AGO, nach denen sich auch die Untersuchungen in Postübertretungssachen bei den Bezirksregierungen erledigten. Späterhin kam es im Zusammenhang mit den Einflüssen, die im Jahre 1833 die Neubildung des gesamten preußischen Zivilprozesses anbahnten und endlich 1849 zur Beseitigung des fiskalischen Untersuchungsverfahrens führten, zu einem selbständigen gesetzgeberischen Vorgehen im Geschäftsbereich der preußischen Finanzbehörde (vgl. Anm. 15), indem unter dem 23. Januar 1838 das Gesetz wegen Untersuchung und Bestrafung von Zollvergehen (Gesetzsamml. S. 78) erging.

Ob und in welchem Umfang in der Zeit von 1838 bis zur Errichtung selbständiger höherer Postverwaltungsbehörden in Preußen (1850) die Bezirksregierungen beim Verfahren in Postübertretungsangelegenheiten die Vorschriften des Tit. 35 II AGO anwendeten oder das Gesetz vom 23. Januar 1838 zum Muster nahmen, ist weder ersichtlich noch von wesentlichem Belang. Sobald indessen die — übrigens seit 1818 im Flusse befindliche[25]) — selbständige Postgesetzgebung zum Abschluß kam, war es das preußische PostG 1852 selber, das,

[24]) Allerh. Erlaß vom 19. September 1849 (Gesetzsamml. S. 299).
[25]) S. darüber ausführlich Stephan a. a. O. S. 665 ff.

auf eine besondere Ordnung des Poststrafverfahrens verzichtend, statt dessen vielmehr ausdrücklich die Anlehnung an die 14 Jahre ältere Zollstrafgesetzgebung wählte. Die bezüglichen Vorschriften des PostG 1852 sind daher von bemerkenswerter Kürze. Den ganzen Raum des Abschn. V in den späteren Postgesetzen von 1867 und 1871 nimmt im PostG 1852 der einzige § 43 ein, der sich darauf beschränkt, in den Abs. 1 und 3 Anordnungen aus dem Bereich des Gerichtsverfassungswesens zu treffen, in der Hauptsache dagegen (Abs. 2) auf das Verfahren des ZollstrafG 1838 als maßgebende Richtschnur verweist, wobei nur im Abs. 4 eine unwesentliche Änderung[26]) eingeführt wird. Der § 43 PostG 1852 lautete:

> Die Untersuchung und Entscheidung in Post- und Portoübertretungssachen steht in den Fällen, wo nach § 34 Verlust der Befugnis zur Treibung des Fuhrgewerbes eintritt, den Gerichten zu[27]). In allen übrigen Fällen wird die Untersuchung summarisch[28]) von den Postämtern und Postexpeditionen oder von den Bezirksaufsichtsbeamten geführt und darauf im Verwaltungswege von den Ober-Postdirektionen[29]) entschieden. Diese können jedoch, solange noch kein Strafbescheid erlassen worden ist, die Verweisung der Sache zum gerichtlichen Verfahren verfügen, und ebenso kann der Beschuldigte während der Untersuchung bei der Postbehörde und binnen zehn Tagen präklusivischer Frist nach Eröffnung des von letzterer abgefaßten Strafbescheides auf rechtliches Gehör antragen. Der Strafbescheid wird alsdann als nicht ergangen angesehen[30]).
>
> Das hinsichtlich der Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften über die Erhebung der Zölle vorgeschriebene Verfahren bei der Untersuchung und Entscheidung im Verwaltungswege tritt auch bei Post- und Portoübertretungen ein.
>
> Auf den eingelegten Rekurs hat das General-Postamt zu entscheiden.
>
> Die Vorladung des Beschuldigten zu seiner Verantwortung unterbricht die Verjährung.

In der Begründung des Entwurfs war hierzu folgendes ausgeführt:

> Der § 44 (= 43 des Gesetzes) bestimmt die Form des Untersuchungsverfahrens und entspricht den Vorschriften § 243 des Anhangs zur AGO Teil I Tit. 35, den §§ 33 ff. des (Zollstraf-) Gesetzes vom 23. Januar 1838 und dem Allerh. Erlaß vom 25. März 1850 (Gesetzsamml. S. 300[31]). In allen den Fällen, in welchen ein administratives

---

[26]) Veranlaßt durch das inzwischen erlassene Pr. Strafgesetzbuch vom 14. April 1851 (Gesetzsamml. S. 101).

[27]) § 34 Abs. 1 lautete: »Im ersten Rückfalle wird die Strafe verdoppelt, im zweiten Rückfalle kann der Schuldige zugleich seiner Befugnis zur Treibung des Fuhrgewerbes für immer oder auf Zeit verlustig erklärt werden«. Die Vorschrift ist derjenigen des § 4 Abs. 1 ZollstrafG 1838 nachgebildet: »Jeder fernere Rückfall ist . . . auf die Dauer von 1 bis 5 Jahren mit Verlust des Rechts zum Betriebe desjenigen Gewerbes zu ahnden, bei dessen Ausübung die . . . Defraudation begangen worden ist«.

[28]) Vgl. Anm. 18.

[29]) Die Einsetzung der Oberpostdirektionen als Verwaltungsjustizbehörden erster Instanz — wegen der zweiten Instanz siehe Abs. 3 des § 43 PostG 1852 — wurde übrigens noch nicht sogleich aus ihrer Einsetzung als höhere Postverwaltungsbehörden gefolgert, vielmehr wurde zu diesem Zwecke noch ein besonderer Allerh. Erlaß (25. März 1850, Gesetzsamml. S. 300) für erforderlich gehalten.

[30]) Im Entwurf (§ 44) fehlte der Schlußsatz des Abs. 1.

[31]) Hier ist ersichtlich auf die Veränderungen, denen § 243 des Anhangs zur AGO durch die neupreußische Strafprozeßgesetzgebung von 1846 und 1849 unterzogen worden war (s. Anm. 14), ein Bezug überhaupt nicht mehr genommen.

Strafverfahren gesetzlich gestattet ist[32]), muß die Verjährung, welche bei Übertretungen nach § 339 des StrafGB (1851)[33]) in drei Monaten, von dem Tage an gerechnet, an welchem sie begangen sind, auch durch Vorladung des Beschuldigten zu seiner Verantwortung im Verwaltungswege unterbrochen werden, weil sonst der Fall häufig eintreten würde, daß, bevor noch der Angeschuldigte auf gerichtliches Gehör provozierte oder die betreffende OPD die Verweisung der Sache zum gerichtlichen Verfahren ausspräche, die Verjährung vollendet sein würde.

Äußerlich in bemerkbarem Gegensatz zu diesen kurzgefaßten Ausführungen des preußischen PostG 1852 stehen, wie schon angedeutet, die entsprechenden Vorschriften des Nordd. Bundes-PostG vom 2. November 1867. Obwohl in allen Stücken unverkennbar auf dem PostG 1852 beruhend und durchweg in vielfach wörtlicher Anlehnung an dieses verfaßt, widmet dennoch das PostG 1867 dem Poststrafverfahren einen ganzen eigenen Abschnitt (V) mit 14 Paragraphen (40 bis 53). Die Ursache erhellt unschwer an dem auch von der Begründung des Gesetzentwurfs zum PostG 1867 hervorgehobenen Umstand, daß, wenn nach dem Vorgang des pr. PostG 1852 bei der Ordnung des Poststrafverfahrens die Anlehnung an den Zollstrafprozeß zweckmäßigerweise weiterhin gewahrt bleiben sollte, dies nunmehr dennoch auf der breiteren Grundlage des Zollstrafrechts geschehen mußte, wie es in denjenigen deutschen Staaten galt, mit denen der Nordd. Bund durch den Vertrag vom 8. Juli 1867, betreffend die Fortdauer des Zoll- und Handelsvereins vom 4. April 1854, verbunden war, d. h. außer Bayern und Württemberg auch Baden und Hessen (Bundesgesetzbl. S. 81). Immerhin fanden dabei die »insbesondre in Preußen geltenden Vorschriften« die sachlich ihnen zukommende Vorzugsberücksichtigung (Begründung S. 33). Die Anlehnung des PostG 1867 an das ZollstrafG 1838 ging dabei sehr weit.

Es sind nun bekanntlich die Vorschriften des PostG 1867, die, wie im allgemeinen, so auch hinsichtlich des Abschn. V die unmittelbare Grundlage des geltenden RPostG bilden. Mit den Bestimmungen des PostG 1867 ist das Verwaltungsstrafverfahren des ZollstrafG 1838 in allen wesentlichen Teilen in das heutige Reichspostrecht übergegangen und lebt in diesem fort, auch nachdem das ZollstrafG 1838 seinerseits späterhin seine Erneuerung in dem Gesetz, betreffend das Verwaltungsstrafverfahren bei Zuwiderhandlungen gegen die Zollgesetze und die sonstigen Vorschriften über indirekte Reichs- und Landesabgaben usw., vom 26. Juli 1897 (Gesetzsamml. S. 237), gefunden hat[34]). Von dieser Gesetzgebung ist das Reichspostrecht nicht mehr beeinflußt worden.

Zwischen der Fassung der prozeßrechtlichen Bestimmungen des PostG 1867 und derjenigen der entsprechenden Vorschriften des RPostG (§§ 31, 33 bis 47) besteht eine Reihe von Abweichungen, die indessen, wie auch die Begründung zum Entwurf des RPostG zutreffend ausführt, nur unwesentlicher Art sind. Sie liegen, um von bloßen Änderungen des Ausdrucks abzusehen, in folgendem: Zu § 35 G 1867 = § 31 G 1871, Umwandlung der Geldstrafen.

[32]) Gemäß Art. II EinfG zum preuß. StrafGB 1851 außer den in Anm. 15 benannten Zuständigkeiten der Polizeijustiz: die Post-, Zoll- und Steuerzuwiderhandlungen. — Das Verfahren bei Steuerhinterziehungen gehörte zur Zuständigkeit der Bezirksregierungen und war übereinstimmend mit § 243 des Anhangs zur AGO geordnet (s. Instruktion zur Geschäftsführung der Regierungen vom 23. Oktober 1817, Gesetzsamml. S. 248; § 248 daselbst und Beilage § 45).

[33]) Eine Ausnahme bildeten nur die Beleidigungen, deren Verjährung sechs Monate betrug (§ 343 Pr. StrGB).

[34]) Neben dem Gesetz vom 26. Juli 1897 hat das Strafrecht, betreffend die Verkehrsabgabenhinterziehung, in Preußen eine besondere gesetzliche Reglung in dem Gesetz vom 2. Mai 1900 (Gesetzsamml. S. 123) gefunden. Wegen des Strafrechts, betreffend Hinterziehung an sogenannten direkten Steuern, s. ReichsabgabenO 1919 §§ 355 ff.

Einer selbständigen Anordnung nach Art derjenigen des § 35 PostG 1867 konnte sich das RPostG enthalten, nachdem das RStrafGB 1870 durch § 29 den Gegenstand mit allgemein verbindlicher Kraft geregelt und insoweit den — durch § 2 Abs. 2 des EinfG zum RStrafGB sonst mit aufrechterhaltenen — § 35 PostG 1867 (Reichsgesetz zufolge Ziffer II 4 des Art. 80 der Bundesverfassung vom 15. November 1870, Bundesgesetzbl. S. 627) z. T. außer Anwendung gesetzt hatte. Die Vorschrift fehlt demnach mit Recht im § 31 RPostG.

Zu § 37 G 1867, Verjährung der Strafverfolgung.

Die Vorschrift hat im RPostG ebenfalls keine Aufnahme gefunden. Sie war entbehrlich geworden, nachdem das EinfG zum RStrafGB (§ 7) wegen des gleichen Gegenstandes verfügt hatte[35]).

Zu § 34 RPostG 1871, vorläufige Strafverfügung.

Wegen dieser dem PostG 1867 fehlenden Vorschrift ist der Begründung des Entwurfs zum RPostG folgendes zu entnehmen: »Im Abschnitt V ist das bei Post- und Portodefraudationen anzuwendende Strafverfahren in wesentlicher Übereinstimmung mit dem Gesetz vom 2. November 1867 geregelt. Eine Abweichung enthält nur der § 34, welcher einer Bestimmung aus dem früheren Postgesetz für das Königreich Sachsen vom 7. Juni 1859 (§ 56) nachgebildet ist. Es hat sich nämlich in der Praxis in vielen Fällen als wünschenswert herausgestellt, dem Angeschuldigten die Möglichkeit zu gewähren, ohne jedes weitere Verfahren und ohne daß er genötigt ist, sich vernehmen zu lassen, die verwirkte Geldstrafe zu zahlen und dadurch die Sache zu erledigen (usw.)«.

Zu §§ 51 (Abs. 2), 52 und 53 PostG 1867.

Wie früher ausgeführt ist, unterlag das fiskalische Prozeßverfahren des alten Rechts, geregelt durch die zivilprozessualische AGO (Tit. 35), auch hinsichtlich der Vollstreckung der gerichtlich erkannten Geldstrafen (Geldbußen) den Vorschriften der AGO, die ein Eingreifen des auf Vollstreckung Antragenden in den Gang der Vollstreckungshandlung ausdrücklich vorsah (Tit. 24 II § 46 Abs. 2, vgl. § 51 Abs. 2 PostG 1867). Nachdem das Verwaltungsstrafverfahren im neuen Recht der früheren zivilprozessualischen Beimischungen entkleidet worden ist, gelten für die Vollstreckung der gerichtlich erkannten Postübertretungsstrafen (RStrafPrO §§ 459 bis 469) auch nur die Vorschriften der RStrafPrO (§§ 481 bis 495), die ein Verfahren nach den Bestimmungen der ZPO nur für die Vollstreckung von Entscheidungen über Vermögensstrafen oder Bußen (RStrafGB §§ 188, 231) zulassen, zu denen indessen die Postübertretungsstrafen nicht gehören. Mit Recht hat daher das RPostG von der Übernahme des § 51 Abs. 2 PostG 1867 abgesehen.

Ebenso fällt die Vorschrift des § 52 PostG 1867 in den Bereich der zivilprozessualisch geordneten Zwangsvollstreckung. Wegen ihrer Nichtaufnahme in das RPostG trifft daher dasselbe zu wie hinsichtlich des § 51 Abs. 2[36]). Anderseits war der durch § 53 PostG 1867 behandelte Gegenstand, und zwar in sach-

[35]) Die dort vorgesehene Verjährung der Strafverfolgung bei Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften über die Entrichtung der Postgefälle (drei Jahre) bildet eine sonderrechtliche Reglung im Gegensatz zu der allgemein verordneten dreimonatigen Verjährung der Strafverfolgung bei Übertretungen (§ 67 Abs. 3 RStrafGB).

[36]) Das in Preußen zur Zeit geltende Recht (Verordnung vom 15. November 1899) läßt im Verwaltungszwangsverfahren Anträge auf Zwangsversteigerung und Zwangsverwaltung von Grundstücken nur für den Fall zu, daß die Beitreibung im Pfändungswege nachweislich nicht erfolgen kann (§ 51).

lich geänderter Form, im § 28 Abs. 4 RStrafGB geordnet[37]). Auch hier erübrigte sich daher eine besondere Stellungnahme zur Sache für das RPostG.

Soviel möge über die Unterschiede zwischen den Postgesetzen von 1867 und 1871 gesagt sein. Übereinstimmung besteht zwischen beiden hinsichtlich der ungeteilten Eingliederung des § 31 (1871 = § 35 G 1867) in den Abschnitt IV des Gesetzes, ferner hinsichtlich der unveränderten Übernahme des § 54 PostG 1867 als § 47 in das RPostG[38]), endlich hinsichtlich des Verzichts auf selbständige Regelung des Verwaltungszwangsverfahrens[39]) bei Post- und Portoübertretungen.

Wie gezeigt ist, hat sich von der umfassenden Postjustizhoheit des 17. und 18. Jahrhunderts nur ein eng begrenzter Rest bis auf die Gegenwart erhalten. Aufgehört hat, und zwar seit mehr denn hundert Jahren, die eigene Rechtsprechung der Postbehörden in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten und im Bereich der gemeinen Straftaten. Naturgemäß konnte sich nur derjenige Zweig der Postjustizhoheit erhalten, der mit dem allgemeinen Recht in Einklang blieb. Auf das Poststrafverfahren in der Fassung des Abschnitts V RPostG trifft dies zu. Das dort verordnete Recht bildet nur einen Anwendungsfall des allgemein landesrechtlich geordneten Verwaltungsstrafrechts im Bereich der Reichspostverwaltung. Nur scheinbar wird diese sachliche und rechtliche Einheitlichkeit beeinträchtigt durch die veraltete Sprache der §§ 34 bis 46 RPostG[40]), für deren Begriffsbestimmungen das neuzeitliche Recht abweichende Bezeichnungen angenommen hat. Daß die Sprache des Postgesetzes den altertümlichen Ausdruck bis auf die Gegenwart hat bewahren können, liegt, wie gezeigt ist, an dem hohen Alter der Rechtsquellen, auf die die Fassung des Gesetzes zurückgeht. Was auch immer von einer vielleicht nicht mehr fernen Zukunft für die Erneuerung des Textes zu erwarten sein mag, so wird am sachlichen Bestand des geltenden Poststrafrechts eine wesentliche Änderung bis auf weiteres nicht bevorstehen[41]). Es kommt in Betracht, daß auch die gegenwärtig vorliegenden Entwürfe zu einem neuen Gerichtsverfassungsgesetz und einer neuen Strafprozeßordnung Änderungen im Bereich des bisherigen Verwaltungsstrafrechts nicht in Aussicht nehmen.

---

[37]) »Der Verurteilte kann sich durch Erlegung des Strafbetrags, soweit dieser durch die erstandene Freiheitsstrafe noch nicht getilgt ist, von der letzteren freimachen«.

[38]) Die Sondervorschrift ist für den Bereich des Strafprozesses erhalten durch § 5 EinfG zur StrPrO, für den des Zivilprozesses durch § 13 EinfG zur ZPO.

[39]) Es kommen demnach insoweit unmittelbar die jeweils geltenden Grundsätze des Verwaltungszwangsverfahrens auch auf die Vollstreckung von verwaltungsseitigen Strafbescheiden im Poststrafverfahren von selbst in Anwendung.

[40]) Zu nennen sind Wendungen wie: Angeschuldigter (besser: Beschuldigter, vgl. StrPrO § 155), präklusivische Frist (= Notfrist), rechtliches Gehör, richterliche Entscheidung (= gerichtliche Entscheidung), Insinuation (= Zustellung), Zurücklegung der Akten (= Einstellung des Verfahrens), publizieren (= verkünden), Rekurs (= Beschwerde), Rekursresolut (= Beschwerdebescheid), Instruktion (= Ermittlung), Kaution (§ 32, = Hinterlegung), exekutivisch (= im Wege der Zwangsvollstreckung). Eine Reihe anderer Wortbildungen fällt lediglich in den Bereich der Verdeutschung.

[41]) Nach der Statistik der RPV erledigen sich die meisten Fälle durch die vorläufige Strafverfügung ohne formellen Strafbescheid. Das Verfahren hat sich durchaus bewährt und den Beteiligten wie den Behörden große Kosten erspart (Schriftltg.).

Eigene Kraftwerke der Reichspost.

Von Postbaurat Kasten in Berlin.

Die eigenen Kraftwerke der Reichspost haben bereits eine Geschichte von über 45 Jahren; stammen doch die ältesten, deren technische Einrichtung allerdings schon mehrere Male erneuert worden ist, bereits aus dem Jahre 1876. Dieses Jahr ist das Jahr der Betriebseröffnung der Berliner Stadtrohrpost, die sich hinsichtlich der Treibluftversorgung ganz auf eigene Füße stellen mußte, weil es damals noch keine öffentliche Stromversorgung gab, die man zum Antrieb der Luftpumpen hätte benutzen können. Aus dem Stadtrohrpostbetrieb versuchte man damals eine öffentliche Versorgung der Großstädte mit Preßluft zum Antrieb von kleinen Hilfsmaschinen für das Kleingewerbe zu entwickeln, die jedoch auf Paris beschränkt geblieben ist und sehr bald dem elektrischen Strom Platz machen mußte, dessen Anfänge in das gleiche Jahrzehnt fallen.

Schon im Jahre 1878 wurde auf Anregung des Generalpostmeisters Stephan in Berlin ein Versuch mit der elektrischen Beleuchtung beim Paketpostamt gemacht. Sie blieb indessen noch jahrzehntelang auf die größeren reichseigenen Grundstücke beschränkt; erst im Jahre 1905 kam es zu einer allgemeinen Einführung der elektrischen Beleuchtung auf allen reichseigenen Grundstücken, denen wenige Jahre später auch die Mietgrundstücke folgten.

In der ersten Zeit der elektrischen Stromversorgung, also etwa um die Jahrhundertwende, finden wir daher nur auf den großen reichseigenen Grundstücken eigene kleine, mit Dampf betriebene Kraftwerke, an deren Stelle später die im Brennstoffverbrauch sehr sparsamen Sauggasanlagen traten, die u. a. auf der Gewerbeausstellung in Düsseldorf im Jahre 1902 zu sehen waren und allgemeinen Anklang in der Fachwelt fanden.

Den Übergang vom Sauggasbetrieb zum Dieselmotor haben die elektrischen Kraftwerke des Berliner Bezirks nicht mehr mitgemacht, da sie schon vorher wegen des vorteilhaften Bezugs des Stromes aus den städtischen Elektrizitätswerken aufgegeben worden sind.

Aus der Zeit der kleinen eigenen Kraftwerke sind im Bezirk Berlin mit einer Ausnahme nur die Rohrpostmaschinenwerke übriggeblieben. Der Entwicklung der Kraftversorgung entsprechend ist man in den letzten Jahren auch hier zum elektrischen Antrieb übergegangen, hat jedoch die eigenen Kraftwerke hauptsächlich wegen der Unabhängigkeit von der öffentlichen Stromversorgung beibehalten. Wenn die Stadtrohrpost infolgedessen auch in der unruhigsten Zeit ihren Betrieb hat durchhalten können, so ist man trotzdem nicht berechtigt, hieraus allgemeine Schlüsse auf die Betriebssicherheit und Unabhängigkeit eigener Kraftwerke zu ziehen.

Daneben sind auch wirtschaftliche Gründe als bestimmend für die Fortsetzung des eigenen Kraftbetriebs angesehen worden. Bei dem gleichmäßigen Luftverbrauch der Berliner Stadtrohrpost, bei der Möglichkeit, die Luft in Luftbehältern und dem umfangreichen Luftrohrnetz aufzuspeichern, arbeiten die eigenen Maschinen sehr gleichmäßig ohne jede unwirtschaftliche Spitzenbelastung. Vom allgemeinen volkswirtschaftlichen Standpunkt betrachtet, sind sie als längst von der Entwicklung überholt anzusehen; darüber kann in unserer Zeit des Zusammenschlusses der Kraft- und Wärmewirtschaft zu großen Kraftwerken und der Umwandlung der Naturkräfte in elektrische Energie möglichst an deren Ursprungsort kein Zweifel bestehen. In diesem Sinne mutet es als ein recht rückständiges Beginnen an, wenn die Steinkohlen zu den kleinen, vereinzelt noch vorhandenen Dampfanlagen fuhrenweise geschafft und von den Arbeitern in Körben abgetragen werden.

Die Sicherheit der Dampfkraftanlagen wird durch die noch immer beibehaltene behördliche Bewirtschaftung der Steinkohle sehr ungünstig beeinflußt, da die Kohlen nur für kurze Zeiträume zugeteilt werden, so daß die allein auf Steinkohlen angewiesenen Anlagen an der Ansammlung von Vorräten für unsichere Zeiten gehindert und gezwungen werden, von der Hand in den Mund zu leben, wenn sie nicht nebenbei zur Schonung ihrer Kohlenbestände über andere Betriebsweisen, z. B. mit Dieselmotoren, zur Benutzung nach Wahl verfügen.

Das für die Dieselmotoren benutzte Treiböl unterliegt nicht dem behördlichen Zugriff; die im Inland zur Verfügung stehende Menge — auf der Einfuhr liegt ein sehr hoher Zoll — genügt oft nicht, um einen Vorrat auf längere Zeit zu beschaffen. Immerhin ist die Treibölversorgung sicherer als die Kohlenbeschaffung. Dies wird nun leider zum Teil durch die verwickelte Bauart der Dieselmotoren, die zu häufigen Instandsetzungen und Betriebsunterbrechungen zwingt, wieder ausgeglichen. Darauf wirkt auch die überaus starke Beschäftigung der sich mit dem Bau von Dieselmotoren befassenden Maschinenfabriken ungünstig ein, die mit dem Bau neuer Maschinen überlastet sind und Instandsetzungen nur in langen Fristen ausführen.

Aus diesen Verhältnissen erklärt sich der jetzige Zustand der reichseigenen Kraftanlagen der Berliner Stadtrohrpost, wo sich veraltete Naßdampfanlagen neben Heißdampfmaschinen, Dieselmotoren und Drehstrommotoren vorfinden, von denen die ersteren schon über 30 Jahre im Betrieb sind; ein Blick in diese Anlagen gibt gleichzeitig ein eindrucksvolles Bild der Entwicklung des Kraftmaschinenbaues in den letzten Jahrzehnten; nur die Dampfturbine fehlt.

Bei der Einrichtung neuer Kraftwerke, die, wie schon ausgeführt ist, der allgemeinen Entwicklung der Kraftwirtschaft nicht entsprechen würde, wird man schon der hohen Anlagekosten wegen den gleichen Weg nicht beschreiten können und sie aus verschiedenen Arten von Kraftmaschinen zusammensetzen, so lebhaft sich auch zu Zeiten der Not der Wunsch nach eigenen Werken regen mag. In solchen Fällen sind andere Hilfsmittel am Platze, wie z. B. die mit flüssigen Brennstoffen gespeisten Notlampen. Auch kleinere Benzolmotore mit Dynamo sind geeignete Ersatzanlagen. Für den Betrieb der Straßenbahnpostwagen würden Benzoltriebwagen einen Ersatz bieten; auch der elektrische Kraftwagenbetrieb läßt sich, wenn man nicht überhaupt zum unabhängigen Benzolwagen übergehen will, durch Schleppwagen mit Benzolmotor im Notfall aufrechterhalten.

Von den Kraftwerken der Berliner Stadtrohrpost sind die älteren vor dem Krieg erbauten den Lesern des Archivs aus dem Aufsatz »Die Wirtschaftlichkeit des Rohrpostmaschinenbetriebs«[1]) bereits bekannt; in den letzten Jahren sind nur noch Dieselmotore aufgestellt worden, und zwar solche liegender Bauart von Gebr. Körting, die sich in Räumen mit der gewöhnlichen Geschoßhöhe unterbringen lassen. Die während des Krieges erbaute Dieselmotorenanlage auf dem Grundstück des Postamts Berlin № 24 zeigt uns Bild 1 und 2, und zwar ist Bild 1 von der Dieselmotorenseite der Maschine aufgenommen, während Bild 2 die Luftpumpenseite darstellt. Zwischen beiden Maschinenseiten liegt das Schwungrad. Auf dem Bild 1 ist links eine Dynamomaschine (zur Aushilfe) erkennbar. Die Dieselmotoren haben sich vor nicht langer Zeit durch eine auch in der Tagespresse berichtete Explosion bemerkbar gemacht, bei der der diensttuende Maschinenbeamte, der im Begriff war, die Maschine zur Beseitigung einer an ihr aufgetretenen Unregelmäßigkeit abzustellen, nicht unerheblich verletzt worden ist. Bei neueren Maschinen fehlt der Teil, der zu diesem Unfall die Veranlassung gegeben hat.

[1]) Archiv 1911 Nr. 22, S. 657.

Abb. 1. **Dieselmotorseite der Luftpumpmaschinen der Rohrpostmaschinenanlage beim Postamt N 24 in Berlin.** (Dieselmotoren liegender Bauart von Gebr. Körting A. G.)

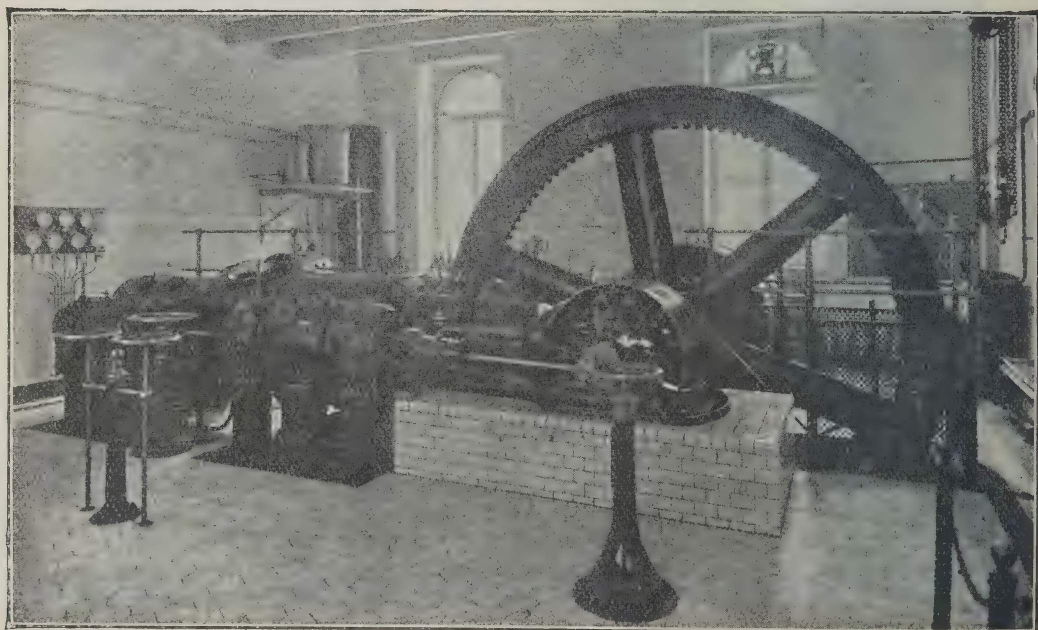


Abb. 2. **Luftpumpenseite der Dieselmotoren der Rohrpostmaschinenanlage beim Postamt N 24 in Berlin.**

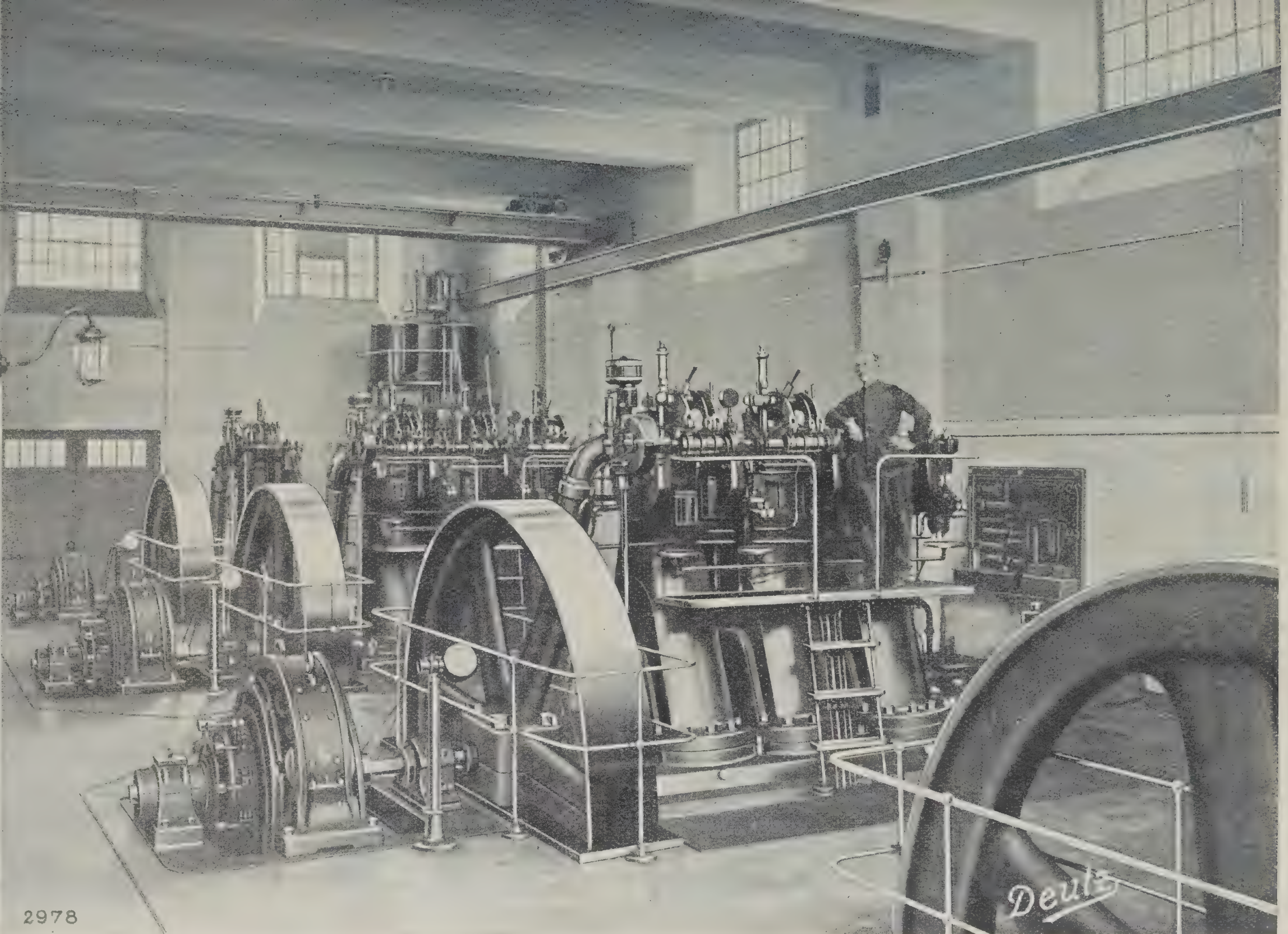


Abb. 3. **Kraftwerk der Hauptfunkstelle in Königs-Wusterhausen bei Berlin.** (Dieselmotoren stehender Bauart von der Gasmotorenfabrik Deutz.)

Die Maschinenanlage beim Postamt Berlin N 24 verfügt über zwei gleiche Maschinen von je 150 P. S.; zwei ähnliche, jedoch kleinere Maschinen von je 125 P. S. sind in der Maschinenstation beim Postamt 1 in Charlottenburg im Jahre 1913 aufgestellt worden.

Ein ebenfalls mit Dieselmotoren ausgerüstetes Kraftwerk zeigt Bild 3: die Stromerzeugungsanlage der Hauptfunkstelle in Königs-Wusterhausen, die über vier stehende Dieselmotoren der Motorenfabrik Deutz verfügt und damit als das größte Kraftwerk der Reichspost anzusehen ist.

Im weiteren Sinne kann man auch die Maschinenanlage eines Kraftwagens als eigenes Kraftwerk auffassen. Dies ist um so berechtigter, als die Entwicklung des Kraftwagenbetriebs neuerdings den gleichen Weg einschlägt wie der Kraftmaschinenbau. Auch seine neue Entwicklung ist, soweit er Nutzfahrzeuge betrifft, durch die Benutzung billiger Brennstoffe, wie sie für den Dieselmotor verwendet werden, gekennzeichnet. Dazu kommt als weitere Verbesserung in wirtschaftlicher Beziehung die Verwendung von Sauggas im Lastwagenbetrieb, durch den sich, soweit die Versuche bisher ergeben haben, die Brennstoffkosten auf $^{1}/_{5}$ gegenüber dem Benzinbetrieb ermäßigen sollen. Ein solcher Sauggaswagen schleppt eine vollständige Gasanstalt in verkleinertem Maßstab mit sich; seine wirtschaftliche Bedeutung wird, falls ein einwandfreier sicherer Betrieb zu erreichen sein wird, für die Reichspost als Massenfördereinrichtung, nicht hoch genug bewertet werden können.

Das Post- und Telegraphenwesen in Niederländisch Indien im Jahre 1920.

Die letzte Veröffentlichung eines Verwaltungsberichts der niederländisch indischen Postverwaltung ist für das Jahr 1901 erfolgt[1]). Die Berichte für die folgenden Jahre gingen unregelmäßig ein und boten wenig Neues, zumal da die im Bericht für 1901 geschilderten Verhältnisse fast unverändert geblieben waren. Wir können daher die Besprechung des Berichts für 1920 auf die im Bereich der genannten Postverwaltung inzwischen eingetretenen Veränderungen und Neuerungen beschränken. Vorweg sei bemerkt, daß Niederländisch Indien auf dem Weltpostkongreß in Madrid (Oktober-November 1920) zum ersten Male durch einen eigenen Abgesandten vertreten war.

A. Personal.

Das Personal bestand Ende 1920 für	höheren und mittleren Beamten	unteren Beamten
a) die Hauptverwaltung	aus 774[2])	—
b) den allgemeinen Dienst: Abteilungs- und Distriktspostämter	» 188	—
b) den allgemeinen Dienst: Post- und Telegraphenämter	» 3 154	4 005
b) den allgemeinen Dienst: Telephonämter	» 1 349	1 735
b) den allgemeinen Dienst: Radiostationen	» 55	—
c) im Auslandsurlaub waren	154	—
zusammen	5 674	5 740

Außerdem waren 123 Personen für den Dienst im Gouvernement vorhanden. In den höheren Rangklassen mangelte es an 72 Beamten, während im mittleren

---

[1]) Vgl. Archiv 1903 S. 367 ff.

[2]) Darunter 112 Lehrlinge in einer Unterweisungsanstalt.

Dienst ein Überfluß von 77 Personen bestand, die zum Teil infolge Umwandlung von 36 Post- oder Telegraphenämtern in Hilfsanstalten entbehrlich geworden waren. Außerdem wurden wegen Personalmangels infolge von Krankheitsfällen, Urlaub usw. verschiedene Personen fremder Staatsangehörigkeit in den Dienst eingestellt, darunter auch in Kriegsgefangenschaft gewesene Deutsche.

Seit 1910 besteht in Weltevreden eine Unterweisungsanstalt zur Heranbildung von Kommis (planmäßig angestellte Beamte, s. Archiv Nr. 12 von 1903). Daneben befindet sich in Leiden (Holland) eine Postschule für derartige Beamte; im Berichtsjahr wurden von dort 22 Beamte nach Indien gesandt. Ferner besteht seit 1914 ein Assistenteninstitut in Weltevreden. Der Besuch betrug im Jahre 1916 an Europäern 396 und an Nichteuropäern 543, für 1920 stellen sich diese Zahlen auf 321 und 1 537.

Zur Untersuchung von Klagen und Beschwerden der Beamten wurde im Jahre 1919 eine besondere Kommission ins Leben gerufen; sie hat ihre Tätigkeit im Juli 1920 eingestellt, die allgemeine Behandlung und die Erledigung der von ihr vorgelegten Berichte und Wünsche war am Schlusse des Berichtsjahrs noch nicht beendigt.

B. Verkehrsanstalten.

An Gouvernements- und besonderen Postanstalten (Eisenbahntelegraphenanstalten usw.) waren 1920 vorhanden 1 043. Die Zahl der Bestellhäuser (Posthilfstellen) von der Distriktspost in Java und Madura betrug 1920 nur 987 (gegen 1 052 im Jahre 1901), daneben dienten 222 Haltestellen der Eisen- und Straßenbahn als Bestellhäuser. Die Kosten dieser Distriktspost beliefen sich auf 87 755 Gulden (gegen 81 800 Gulden 1901), die auf den Posthaushalt fallen.

C. Postdienst.

Postbeförderung im Lande.

Das für die Beförderung der Briefpostsendungen innerhalb des Landes bestehende Postnetz umfaßte im Berichtsjahr:

	in den Außenbesitzungen km	auf Java und Madura km
mit Eisenbahn	2 487,066	516,367
» Straßenbahn	2 038,89	907,722
» Automobil	124,78	3 105,5
» Wagen	243,5	226,5
» fahrendem Landbriefträger	121,72	377,5
» reitendem Postillion	34,7	322,—
» Fußboten	539,99	2 599,58
» Postbarken oder Dampfboot	115,63	1 998,44
» Leihpferden	23,—	234,25
» Militärtransporten	—	322,—
» Fahrrad	28,5	237,03
	5 757,776	10 846,889

Das sind zusammen rund 16 605 km (gegen 18 983 km vom Jahre 1901). Nicht mitgezählt sind aber Dampfboote und Postbarken, die an den Küsten und auf den Binnenseen von Sumatra, Celebes, Borneo, Ternate und Amboina verkehren und deren Wegelänge nicht genau bekannt ist. Wie in Europa machen sich auch in Indien die Folgen des Weltkriegs bemerkbar, denn die Verwaltung erklärt, daß die fortdauernde Kostensteigerung beinahe aller zu Markte gebrachten Gegenstände ihren Einfluß auch auf die Postbeförderung geltend machte, weil bei jeder neuen Einrichtung stets höhere Preise zugestanden werden mußten als vordem.

Bei der Beförderung auf Eisenbahnen wurde für die Postsäcke auch von Fangeinrichtungen an Bahnpostwagen Gebrauch gemacht. Die Anzahl solcher Postsäcke betrug im Berichtsjahr 71 119 Stück, von denen 409 Säcke, d. s. 0,58 v H, nicht aufgefangen wurden. Die Beförderung auf den Schiffen der Königlichen Paketfahrtgesellschaft erlitt häufig Verzögerungen, weil der Verkehr sehr stark zugenommen hatte und ferner das inländische Arbeitsvolk beim Laden und Löschen weniger leistete als früher. Im übrigen sind die Einflüsse des europäischen Weltkriegs auf den Postverkehr in dem Berichtsjahr so gut wie verschwunden.

Auch dem Flugpostdienst wendete die Postverwaltung ihre Aufmerksamkeit zu. Es wurde eine Kommission zum Studium der Einrichtung eines Flugpostdienstes im Lande gebildet, und mit einem Marineflugzeug wurden probeweise geringe Mengen Briefpost ohne besondere Gebühr befördert.

Auslandsverkehr.

Im Verkehr mit dem Ausland machten sich 1920 noch die Einwirkungen des Weltkriegs geltend, obschon in geringerem Maß als 1919. Die Beförderung mit den Postschiffen der Dampfschiffsgesellschaften »Niederland« und »Rotterdamscher Lloyd« litt noch unter Beschränkungen in bezug auf die Abfahrtstage der Schiffe und das Anlaufen bestimmter Häfen. Im Februar brach ein Hafenstreik in Holland aus, der 5 Wochen dauerte und die regelmäßigen Fahrten unterbrach. Die Post mußte daher mit den von Marseille abgehenden englischen Dampfern verschickt werden. Auch im April bis Juni waren die Fahrten der obengenannten Gesellschaften noch unregelmäßig, und englische und französische Dampfer wurden aushilfsweise benutzt.

Am Ende des Berichtsjahrs wurden die seit 1878 in Singapore und Penang bestehenden niederländisch indischen Postagenturen auf Ersuchen der britischen Postverwaltung aufgehoben, und der Kartenschlußwechsel mußte deshalb umgeformt werden.

Die geschilderten Unregelmäßigkeiten im Gange der Schiffe wirkten natürlich gleichmäßig auf die Beförderung der Brief- und Paketpost ungünstig ein. Immerhin konnte die Versendung von Postpaketen über Niederland nach Dänemark, Deutschland, England, Westindien, Norwegen, Österreich, Schweden und Tschechoslowakei aufgenommen und mit den holländischen Schiffsgesellschaften durchgeführt werden. Da die Schiffe aber die Häfen im Mittelländischen Meere nicht anliefen, mußten Pakete nach Frankreich (Algerien, Korsika und französische Kolonien), Mexiko, Spanien, Portugal und der Schweiz über Singapore mit französischen Schiffen der Compagnie des Messageries Maritimes befördert werden. Der Dienst nach Italien, Rußland, Ungarn, Luxemburg und der Balkanhalbinsel konnte noch nicht eingerichtet werden.

In Verlust geratene Sendungen.

Im Berichtsjahr wurden 67 gewöhnliche Postpakete und 20 Wertpakete (0,008 v H der Gesamtzahl) beraubt oder vermißt, davon waren 34 Pakete unredlichem Postpersonal in die Hände gekommen. Insgesamt hatte die Verwaltung rund 1 887 Gulden Ersatz zu zahlen.

An Briefen wurden vermißt oder beraubt 204 gewöhnliche und eingeschriebene sowie 43 Geldbriefe. Davon fielen 66 gewöhnliche oder eingeschriebene und 15 Geldbriefe sowie eine Dienstgeldsendung in die Hände unredlichen Postpersonals. An Ersatzbeträgen wurden 7 288 Gulden gezahlt, außerdem noch 8 591 Gulden für Verluste aus den Vorjahren. Die Unterschlagungen in den Postämtern und Hilfspostanstalten beliefen sich im Berichtsjahr auf 45 Fälle mit 25 928 Gulden, ferner wurden 1 162 Gulden auf Postanweisungen an Betrüger ausgezahlt. Gegen den Gesamtumsatz bedeutet diese Summe 0,56 Cent auf je 100 Gulden. Von der Verlustsumme konnten 6 421 Gulden von dem Personal wieder beigetrieben werden. In 19 Fällen war das Postpersonal noch an der Ablösung von Briefmarken, der Einziehung von Strafporto zu eigenem Nutzen und der Verwendung schon gebrauchter Marken beteiligt.

Unbestellbare Sendungen.

1920 wurden 24 543 gewöhnliche und 1 671 eingeschriebene Inlandsbriefe endgültig unbestellbar, hauptsächlich weil der Absender nicht angegeben war. Vom Ausland kamen 17 620 gewöhnliche und 443 eingeschriebene Briefe als unbestellbar zurück. Von den gesamten Briefen wurden 24 787 im Hauptbüro geöffnet. Hierbei fand sich ein gewöhnlicher Brief an den Assistent-Residenten in Poerworedjo mit Bankscheinen im Werte von 31 675 Gulden vor, die wahrscheinlich aus einem Kassendiebstahl herrührten; der Betrag wurde zur Landeskasse vereinnahmt.

Gebühreneinnahmen.

Die Einnahmen für Briefkarten, Umschläge, Wert- und Portomarken, Antwortscheine, Formulare usw. betrugen:

1918	4 133 369 Gulden,
1919	5 063 384 »
1920	5 856 391 »

Ferner wurden zugunsten des Roten Kreuzes in Niederländisch Indien und Holland sowie zum Besten des Unterstützungsstocks in Curacao 12 015 Rote-Kreuz-Marken im Werte von 600 Gulden verkauft.

Im Paketpostdienst betrugen die Einnahmen 1920 nach Abzug der Ausgaben an Beförderungskosten und Vergütungsanteilen im Inlandsverkehr 351 457 Gulden (gegen 1919 mehr 91 242 Gulden), im Auslandsverkehr 133 817 Gulden (gegen 1919 mehr 7 784 Gulden).

Statistik.

Die Zahl der bearbeiteten Postsendungen betrug im Jahre 1920 (die Zahlen sind abgerundet):

	Inland	Betrag Gulden	Ausland	Betrag Gulden
gewöhnliche Briefe und Postkarten	36 759 000		7 521 000	
Einschreibbriefe	2 252 000		1 165 000	
Drucksachen	24 892 000		5 034 000	
Geschäftspapiere	2 121 000		135 000	
Warenproben	246 000		222 000	
Wertbriefe	273 000	103 368 000	21 000	8 480 000
Postanweisungen	1 607 000	75 794 000	78 000	3 930 000
Telegraphische Postanweisungen ..	101 000	21 824 000	1 500	373 000
Postaufträge	595 000	7 978 000	16 900	314 000
Nachnahmen	529 000	23 578 000	29 000	818 000
Gewöhnliche Postpakete	446 900		157 000	
Wertpakete.....................	107 000	14 507 000	23 000	2 748 000

D. Telegraphie und Fernsprechwesen.

Gebühren.

Die Gebühren für inländische Telegramme wurden im Berichtsjahr, mit Ausnahme der für Stadttelegramme, verdoppelt, die Küstengebühr für die Funktelegramme wurde um 30 Cent erhöht. Auch die Gebühren für die Außenbesitzungen (außerhalb von Java und Madura) wurden verdoppelt, so daß je 20 Wörter 1 Gulden kosteten, dringende Telegramme dazu 50 Cent feste Gebühr. Für die Bestellung von Telegrammen im Bereich der öffentlichen Stationen und Haltestellen der Eisenbahngesellschaft wurde die Gebühr auf 10 Cent für das Wort neben einer festen Gebühr von 50 Cent für das Telegramm, in anderen Gegenden auf 6 bzw. 12 Cent mit 30 bzw. 60 Cent fester Gebühr je nach der Entfernung von über oder unter 75 km erhöht. Die Fernsprechgebühren wurden — außer für Distriktsgespräche — um 50 v H erhöht.

Telegraphen- und Telephonlinien.

1920 waren vorhanden:

Telegraph:

Oberirdische Verbindungen	11 052 km	mit	einer	Drahtlänge	von	29 424 km
Seekabel	9 982 »	»	»	»	»	9 982 »
Sonstige Kabel und unterirdische Verbindungen	116 »	»	»	»	»	807 »
						(40 213)
Im Betrieb waren insgesamt	21 150 km	mit	einer	Drahtlänge	von	39 809 km

Telephon:

Soweit der Dienst bei der Telegraphie mitunterhalten wurde	2 497 »	»	»	»	»	9 912 »

Sowohl an technischem (europäischem) als auch an inländischem Linienpersonal war großer Mangel, so daß die Zahl der Störungen noch sehr hoch war und nicht verringert werden konnte. Die Ursache der Störungen ist meist darin zu suchen, daß Bäume und Zweige auf die an den Wegen entlang geführten Leitungen fielen, eine größere Zahl von Störungen hatte aber unbekannte Ursachen, zum Teil wurden die Drähte von den Leitungen entwendet.

Apparate.

An Apparaten waren Ende 1920 in Betrieb: 359 Morse, 91 Rekorder, 8 Hughes, 3 automatische Wheatstone und 4 Schnelltelegraphen; ferner 135 Telephonapparate. Der Verkehr zwischen Weltevreden und Soerabaja wurde durch Schnelltelegraph betrieben. Die normale Zeichenschnelligkeit betrug 750, zeitweise 900 Zeichen in der Minute in beiden Richtungen.

Radiostationen befanden sich in Sitoebondo, Koepang, Ambon, Sabang und Bandoeng. Diese Stationen verkehren auch mit Schiffen in See. Von Ambon wurde im November ein Verkehr mit der Empfangstation Neira (Banda) eingerichtet, die Ende Januar fertiggestellt war. Vom Dezember an wurde auf Ersuchen der portugiesischen Regierung eine Verbindung zwischen Timor-Dilly und Timor-Koepang eingerichtet.

In Sabang wurde eine Nachtverbindung mit Medan eingerichtet, im Juni kam eine Verbindung mit Bandoeng zustande, die bei Störung des Kabels Pandang–Weltevreden nunmehr dauernd Ersatz bietet. Im Juli wurde ein Schiffslampenempfänger in Sabang aufgestellt, wodurch eine gute Verständigung mit Schiffen bis über 500 Meilen westlich von Sabang und in der Straße von Malakka erzielt werden konnte. Im Oktober wurde mit der Aufrichtung einer horizontalen Empfangsantenne von 1 km Länge begonnen. Die Zahl der verarbeiteten Radiotelegramme betrug im Berichtsjahr:

	Empfang	Versendung
1. Sabang	1 507	568
2. Sitoebondo	660	149
3. Koepang	358	124
4. Ambon	677	455
5. Bandoeng	?	261

Von der Radiosende- und Empfangsstation in Bandoeng — die im Berichtsjahr erst ausgebaut wurde — ist noch zu erwähnen, daß das ganze Jahr hindurch

regelmäßige und erfolgreiche Arbeitsversuche mit Niederland, Honolulu und mit Schiffen nach Europa durchgeführt wurden, besonders auch mit den Radiostationen der wissenschaftlichen Expedition in Neu-Guinea. Die Anlage eines neuen großen Bogensenders in einer neuen (endgültigen) Station ist in Arbeit.

Werkstätten.

Die Verwaltung hat im Berichtsjahr unter besonderer Leitung eine allgemeine Werkstätte und ein Lager für die Herstellung von Telegraphen- usw. Apparaten und sonstigen Instrumenten und Werkzeugen, auch Briefkasten, Schreib- und Rechenmaschinen und Uhrwerken eingerichtet.

Statistik.

Der Telegrammverkehr belief sich 1920 im:

Inlandsverkehr auf 2 266 641 Stück (darunter 1 984 Stadttelegramme) mit rund 28 Millionen Wörtern,

Auslandsverkehr (ohne Transit) auf 699 486 Stück mit rund 10 Millionen Wörtern,

Transitverkehr auf 352 890 Stück mit rund 5 Millionen Wörtern.

Der Inlandsverkehr hat infolge der Gebührenerhöhungen um 8 v H gegen 1919 nachgelassen, die Zunahme im Auslandsverkehr betrug 27,4 und im Transitverkehr 9,15 v H gegen das Vorjahr.

Brieftelegramme wurden nicht befördert. Die Kabel der Deutsch-Niederländischen Telegraphengesellschaft wurden wegen Schließung der Station auf Yap seit 1914 nicht benutzt.

Die Gebühreneinnahmen betrugen:

Inlandsverkehr	5 772 216	Gulden	(+ 52 v H gegen 1919)
Auslandsverkehr	1 888 260	»	(+ 8 v H » 1919)
Durchgangsverkehr	226 524	»	(— 26 v H » 1919)
Radiotelegramme (Sabang, Sitoebondo, Amboina, Koepang und Marineküstenstation Weltevreden)	38 037	»	(davon fallen 4 043 Gulden an das Marinedepartement).

Fernsprechdienst.

Der Dienst ist in 8 Distrikte verteilt, daneben besteht der Ortsdienst. Neben dem Gouvernementsdienst besteht eine Anzahl von Privatgesellschaften. Im Berichtsjahr wurden die Netze mehrerer Gesellschaften in den öffentlichen Dienst übernommen. Im kommunalen Dienst bestanden Ende 1920 4 Konzessionen, die Zahl der Teilnehmer in diesen Verbindungen betrug 1 279 (1 876 im Jahre 1919). Die Abgabe aus den Gebühren an die Verwaltung betrug 13 784 Gulden (16 847 im Jahre 1919). Hierzu kommen noch 3 276 Gulden für die Genehmigung zur Anlage von privaten Fernsprechverbindungen.

Fernsprechanstalten.

Die Zahl der Fernsprechanstalten vermehrte sich von 228 im Jahre 1919 auf 251 im Jahre 1920. Die Wege- und Leitungslänge betrug 3 109 km bzw. 10 892 km für den Fernverkehr. Der Betrieb litt seit den Kriegsjahren an Materialmangel,

weil die im Ausland bestellten technischen Einrichtungen nicht innerhalb der berechneten Lieferfristen eintrafen. Dadurch wurden der Aus- und Umbau verschiedener Netze und die Einrichtung neuer Anstalten verhindert. Auch Störungen durch Deichbrüche, Baumfall, Wegeversackungen, Sturm, Drahtdiebstähle usw. trugen viel zur Behinderung des Verkehrs bei.

E. Geldliches Ergebnis.

Die Einnahmen und Ausgaben im Betrieb haben sich im Berichtsjahr folgendermaßen gestellt:

	Einnahmen	Ausgaben
Post	7 470 862 Gulden	12 307 706 Gulden
Telegraph	7 907 716 »	7 831 274 »
Fernsprecher	7 966 037 »	7 921 546 »
zusammen	23 344 615 Gulden	28 060 526 Gulden,

so daß eine Mindereinnahme von 4 715 911 Gulden zu verzeichnen war, die auf den Postdienst entfiel.

Zum Ausgleich der Hauptrechnung hat das Gouvernement einen Betrag von 10 366 585 Gulden beigesteuert.

Aus der Rechtsprechung des Reichsdisziplinarhofs.

Unerlaubte Fernhaltung vom Amte.

1. Die Ehefrau eines Postschaffners bewirtschaftete in L. ein Kaffeehaus mit Kellnerinnenbedienung. Die anstößige Art und Weise des Betriebs zog polizeiliches Einschreiten nach sich. Die OPD forderte daher von dem Beamten unter Fristsetzung und unter Androhung der Versetzung den Nachweis, daß seine Frau den Gewerbebetrieb aufgegeben habe. Da er dieser Aufforderung nicht entsprach, wurde er am 1. Oktober 1919 nach K. versetzt. Seit dem 27. Dezember 1920 entzog sich der Beamte der Dienstleistung in K. Die OPD setzte deshalb am 2. März 1921 eine Geldstrafe von 30 ℳ gegen ihn fest. Gleichzeitig wurde er zur Wiederaufnahme des Dienstes unter Androhung des förmlichen Disziplinarverfahrens für den Weigerungsfall aufgefordert. Gleichwohl blieb er dem Amte weiterhin fern. Wegen dieses Verhaltens wurde er von der zuständigen Reichsdisziplinarkammer des Dienstvergehens für schuldig erkannt und zur Dienstentlassung verurteilt. Vor dem Reichsdisziplinarhof hielt der Beamte daran fest, daß ihm, insbesondere wegen der Veränderung der Sachlage, die durch den Verkauf des Kaffeehauses im September 1920 herbeigeführt worden sei, eine weitere dienstliche Tätigkeit in K. billigerweise nicht habe angesonnen werden und er die Wiederbeschäftigung in L. habe verlangen können. Im übrigen erklärte er sich ausdrücklich zur Fortsetzung des Dienstes in K. mit dem Bemerken bereit, daß er auch schon in der Verhandlung vor der Disziplinarkammer eine Erklärung in gleichem Sinn abgegeben habe, die aber mit Rücksicht auf die von ihm gleichzeitig vorgebrachten Entschuldigungsgründe mißverstanden worden sei. Der Reichsdisziplinarhof verwarf am 8. Mai 1922 die Berufung des Angeschuldigten. Aus den Gründen des Urteils ist folgendes hervorzuheben.

Dem Rechtsmittel mußte die Beachtung versagt werden. Die Disziplinarkammer hat zutreffend dargelegt, daß die vom Angeschuldigten zur Rechtfertigung seines Verhaltens geltend gemachten Tatsachen und Umstände sein Fernbleiben vom Dienste nicht zu entschuldigen vermögen. Namentlich ist dem ersten Richter auch darin beizupflichten, daß der vom Angeschuldigten besonders betonte Entschuldigungsgrund, den er aus dem im September 1920 erfolgten Verkauf des Kaffees herleitet, um deswillen nicht durchgreift, weil die Dienstbehörde hieraus keinen Anlaß genommen hatte, die Versetzung nach K. rückgängig zu machen. Ein Recht auf diese Maßnahme, welche lediglich von der nach pflichtmäßigem Ermessen zu treffenden Entschließung der Behörde abhing, stand aber dem Angeschuldigten nicht zu. Das nachträgliche Anerbieten des Angeschuldigten zur Fortsetzung des Dienstes in K. vermag hieran nichts zu ändern. Der Verletzung der Amtspflichten, insbesondere der Gehorsamsverweigerung, welche den Gegenstand des gegenwärtigen Verfahrens bildet, hatte sich der Angeschuldigte, bevor es zur Verhandlung vor der Disziplinarkammer kam, bereits schuldig gemacht. Auch eine mildere Strafe schien dem Disziplinarhof nicht geboten. Der Angeschuldigte hat sich schon in der Zeit vom 12. bis 22. Oktober 1919 grundlos vom Dienste ferngehalten und ist deshalb in eine Geldstrafe von 30 ℳ genommen worden. Ferner hat er im Jahre 1920 wegen Nichtbeachtung der Aufforderung seiner Dienstbehörde, sich zur Prüfung seiner angeblichen Dienstunfähigkeit ärztlich untersuchen zu lassen, eine gleiche Bestrafung erlitten. Hinzu kommt noch die Verhängung der Geldstrafe durch die Vf vom 2. März 1921. Der Angeschuldigte hat sich dieses wiederholte disziplinare Einschreiten nicht zur Warnung dienen lassen. Er hat vielmehr die Verabsäumung seiner Pflicht zur Dienstleistung und die Gehorsamsverweigerung fortgesetzt, und zwar mit einer Beharrlichkeit, daß im Interesse der Dienstzucht die strengste Strafe, welche das Gesetz zuläßt, die Dienstentlassung, gegen ihn am Platze ist. Wenn er darauf Bezug nimmt, daß seine Frau der dauernden Übersiedelung nach K. den größten Widerstand entgegengesetzt habe, so ist dies nicht geeignet, eine mildere Bestrafung zu rechtfertigen. Der Angeschuldigte war verpflichtet, diese Schwierigkeiten nach Kräften zu überwinden und mußte es — worauf schon der erste Richter hinweist —, um die Erfüllung seiner amtlichen Obliegenheiten zu ermöglichen, gegebenenfalls sogar auf den Eheprozeß ankommen lassen. Nach Lage der Sache konnte dem Angeschuldigten auch die Wohltat aus § 75 Abs. 5 RGB nicht zuteil werden.

---

2. Der Postsekretär S. war in den Jahren 1919 und 1920 auf Grund wiederholter Krankmeldungen dem Dienste ferngeblieben. In dieser Zeit hatte er weite Reisen unternommen und umfangreiche Lebensmittelgeschäfte betrieben, deretwegen er auch wiederholt gerichtlich bestraft worden war. In dem gegen ihn eingeleiteten förmlichen Disziplinarverfahren wurde S. von der zuständigen Reichsdisziplinarkammer zur Dienstentlassung verurteilt. Die Disziplinarkammer sah als erwiesen an, daß der Angeschuldigte trotz seines mäßigen Herzleidens ebensogut wie jene geschäftliche Tätigkeit seinen Schalterdienst hätte wahrnehmen können, daß er hierzu gesund genug war und sich gesund genug fühlte, und daß er die zu Kur- und Erholungszwecken gewährte Urlaubszeit nur benutzt hatte, um seinem Hange nach unerlaubten Erwerbsgeschäften nachzugehen. Der Reichsdisziplinarhof bestätigte am 8. Mai 1922 die Entscheidung der Reichsdisziplinarkammer mit der Maßgabe, daß dem Angeschuldigten $^1/_3$ des gesetzlichen Ruhegehalts auf die Dauer von 3 Jahren belassen wurde. Aus den Gründen des Urteils ist folgendes hervorzuheben.

Die Berufung des Angeschuldigten bekämpft zunächst die Beweisannahme der Disziplinarkammer, daß er dienstfähig gewesen sei und eine ernstliche Erkrankung nur vorgeschützt habe. Sie habe zu Unrecht seinen Beweisantrag abgelehnt, der dahin ging, die Ärzte, die ihn in der fraglichen Zeit behandelt haben, zu vernehmen. Mit dem Gutachten des Postvertrauensarztes Dr. F. habe sich die Disziplinarkammer nicht begnügen dürfen. Der beantragten Beweisaufnahme bedurfte es indessen nicht. Wenn die behandelnden Ärzte damals den Angeschuldigten für dienstunfähig gehalten haben, so waren sie in der Hauptsache auf seine eigenen Angaben über seinen Gesundheitszustand angewiesen. Inwieweit sein Herzleiden seine Dienstfähigkeit wirklich beeinträchtigte, konnten sie nur beurteilen, wenn sie die Art, wie der Angeschuldigte damals geschäftlich tätig war, und das Maß seiner wirklichen Arbeitsleistung in jener Zeit kannten. Das ist nicht bei ihnen, wohl aber bei dem Sachverständigen Dr. F. der Fall gewesen, der sein Gutachten auf Grund der Akten nach Untersuchung des Angeschuldigten abgegeben und gerade mit Rücksicht auf seine geschäftliche Betätigung die Dienstfähigkeit bejaht hat. Daß es dabei einen Unterschied mache, ob der Angeschuldigte die Geschäfte als eigene abgeschlossen oder nur vermittelt, also kein Risiko getragen hat, kann im Hinblick auf den Umfang seiner Tätigkeit und die damit verknüpften Anstrengungen (Reisen) nicht anerkannt werden.

Der Disziplinarhof sieht hiernach keinen Anlaß, von den vom Vorderrichter getroffenen Feststellungen abzuweichen. Er tritt ihm auch in der rechtlichen Würdigung der Verfehlung bei, die in Anbetracht aller in dem Urteil einzeln gewürdigten Umstände als ein sehr erhebliches Dienstvergehen zu erachten ist. Ein solches liegt auch dann vor, wenn der Angeschuldigte, wie er angibt, durch den Betrieb der Geschäfte sich mangels anderer Mittel die Kosten für Kuren hat beschaffen wollen. Ebensowenig ist entscheidendes Gewicht darauf zu legen, ob der Angeschuldigte erheblichen Gewinn aus den Geschäften erzielt oder ob er daraus nur einen Provisionsanspruch erlangt hat.

Der Disziplinarhof hat jedoch geglaubt, im Sinne des § 75, 2 RBG dem Umstand Rechnung tragen zu sollen, daß der Angeschuldigte 50 Jahre alt und herzleidend ist. Er mag zwar, wie die Vorgänge zeigen, imstande sein, durch kaufmännische Betätigung den Lebensunterhalt für sich und seine Frau zu erwerben; es erscheint jedoch angemessen, ihm für die erste Zeit durch Belassung eines Ruhegehaltsteils für einige Jahre die Möglichkeit zu gewähren, sich allmählich wieder geordnete Erwerbsverhältnisse zu schaffen.

---

3. Das Reichspostministerium verfügte am 1. August 1920, daß der damals im besetzten rheinischen Gebiet beschäftigte und wegen verbotswidriger Ausführung von Fleisch und wegen Kettenhandels mit Tabakwaren gerichtlich bestrafte Postsekretär S. in den Bezirk der Oberpostdirektion in N. versetzt werden solle. Die Oberpostdirektion in N. bestimmte darauf, daß S. vom 1. September 1920 an bei dem Postamt in C. in Beschäftigung zu treten habe. S. weigerte sich aber wiederholt, der Verfügung nachzukommen. Gegen ihn wurde daher wegen unerlaubter Fernhaltung vom Amte das förmliche Disziplinarverfahren eingeleitet. Die zuständige Reichsdisziplinarkammer verurteilte den Angeschuldigten zur Dienstentlassung. Mit der Berufung gegen dieses Urteil wendete er ein, daß ihm seitens der vorgesetzten Behörde bei seiner verantwortlichen Vernehmung aus Anlaß der gerichtlichen Bestrafungen eröffnet worden sei, von einer Bestrafung solle abgesehen werden, und er habe weitere Strafmaßnahmen nur dann zu erwarten, wenn er weiterhin Schiebergeschäfte

betreiben würde. Dies habe er aber nicht getan, vielmehr seinem Versprechen und der ihm erteilten Verwarnung gemäß sich solcher Geschäfte enthalten. Der Reichsdisziplinarhof bestätigte am 15. Mai 1922 die Entscheidung der Reichsdisziplinarkammer. Aus den Gründen des Urteils ist folgendes hervorzuheben.

Der Angeschuldigte verkennt, daß bei jener Versetzung eine Strafmaßnahme nicht in Frage steht. Nach § 23 RBG muß jeder Reichsbeamte die Versetzung in ein anderes Amt von nicht geringerem Rang und etatsmäßigem Diensteinkommen mit Vergütung der vorschriftsmäßigen Umzugskosten sich gefallen lassen, wenn es das dienstliche Bedürfnis erfordert. Die Beurteilung des dienstlichen Bedürfnisses ist ausschließlich der vorgesetzten Dienstbehörde vorbehalten. Die Gründe der Versetzung waren dem Angeschuldigten ohne weiteres erkennbar, sind ihm außerdem amtlich bekanntgegeben worden. Seine Weigerung, ihr Folge zu leisten, stellt eine schwere Verletzung der in § 10 RBG bezeichneten Pflicht dar, das ihm übertragene Amt gewissenhaft wahrzunehmen. Die vom Angeschuldigten angegebenen Gründe seiner Weigerung können sein Verschulden nicht mindern. Der Vorinstanz war daher in der Schuldfrage wie im Strafmaß lediglich beizutreten.

Kleine Mitteilungen.

Gepanzerte Postwagen. In den Vereinigten Staaten von Amerika sind zur Sicherung der Postsendungen gegen Diebstahl gepanzerte Wagen in Benutzung. Ein solcher Wagen trägt, frei aufgesetzt, eine Anzahl würfelförmiger Wertgelasse, die etwa so angeordnet sind wie die Müllkästen auf einem Wagen der großstädtischen Müllabfuhr. Das Gewicht eines Wertgelasses ist so bemessen, daß es auf einem kräftigen Lastkraftwagen befördert werden kann. Es ist aber anderseits so groß, daß es nur mit Hilfe eines kräftigen Spezialkranes von dem Eisenbahnwagen heruntergenommen werden kann. Die Schlüssel zu den Gelassen befinden sich in doppelter Anzahl auf den betreffenden Postämtern. (Die Umschau, 1922, S. 382.)

Der Montblanc-Tunnel zur Herstellung einer neuen Eisenbahnverbindung zwischen Italien und Frankreich soll nach langjährigen Vorbereitungen nunmehr ausgeführt werden. In diesem Frühjahr soll mit den Arbeiten an dem rund 17 km langen Tunnel, der das französische Chamonix-Tal mit dem italienischen Aosta-Tal verbinden wird, auf beiden Seiten des Bergmassivs begonnen werden. Der Haupttunnel wird in einer Höhe von etwa 1 100 m in der Nähe von Chamonix unterhalb des Gletschers des Bossons beginnen und durch das Massiv des Berges durchgeführt werden, um zwischen Aosta und Courmayeur wieder herauszutreten. Der für den Eisenbahnverkehr bestimmte Tunnel wird zwei getrennte Gänge erhalten, während auf beiden Seiten des Berges je sechs kleinere Tunnels für die Zu- und Abfahrt gebaut werden. (Die Umschau, 1923, S. 45.)

Köln—London in 2 Stunden 12 Minuten. Bei den Flügen, die seit Oktober 1922 zwischen London und Köln stattfinden, wurde am 29. Dezember eine bemerkenswerte Höchstleistung erzielt. Während für die Strecke London-Croydon

bis Köln-Bickendorf bisher 3 bis $3^1/_2$ Stunden gebraucht wurden, hat an diesem Tage das mit 6 Personen besetzte Flugzeug nur 2 Stunden 27 Minuten gebraucht. Hierin ist eine Zwischenlandung von 15 Minuten in Ostende, wo Betriebsstoff eingenommen wird, eingeschlossen, so daß die reine Flugzeit nur 2 Stunden 12 Minuten betragen hat. (Die Umschau, 1923, S. 45.)

Ein Riesenschwimmdock von 293 m Länge und von 60 000 t Hebekraft wird in Southampton gebaut, das imstande sein soll, Schiffe bis 52 000 t und 10 m Tiefgang aufzunehmen. Die Abmessungen des Docks, dessen gesamte Maschinenanlage elektrisch angetrieben wird, sollen selbst zur Aufnahme des früheren Dampfers »Bismarck« (heute »Majestic«) ausreichen. (Die Umschau, 1923, S. 46.)

Schriftwerke.

Die Luftfahrt als Verkehrsmittel. Von Dr. Johann Volkmar Fisser. Greifswalder Staatswissenschaftliche Abhandlungen. Ratsbuchhandlung L. Bamberg in Greifswald. 1922. 192 Seiten.

Der Verfasser hat sich in dem vorliegenden Buche, das die Verhältnisse im Luftverkehr bis etwa Mitte 1921 berücksichtigt, die Aufgabe gestellt, zu untersuchen, ob und inwiefern die Luftfahrt einen Fortschritt im Verkehrswesen darstellen kann, und welche Aufgaben ihr danach im Gefüge des Weltverkehrsnetzes zufallen können. Er geht dabei von dem Gesichtspunkt aus, daß seit der Stärkung der produktiven Kraft durch die Erfindungen der letzten 150 Jahre die Wirtschaft die Hauptforderungen an die Verkehrseinrichtungen stellt, und daß die Leiter der Verkehrsanlagen nun alles daran setzen müssen, der erhöhten Arbeitskraft und Produktionsfähigkeit sowie den höheren Bedürfnissen der Wirtschaft den Markt zu erweitern oder neue Märkte zu erschließen oder aber durch Anschluß an einen Markt Produktion anzuregen und zu erwecken. Diese Anpassung der Verkehrsmittel an die Bedürfnisse der Wirtschaft gilt natürlich auch, wie Fisser hervorhebt, für den Personen- und Nachrichtenbeförderungsdienst, der den Handel, den Kauf und Verkauf vorbereiten soll.

Von Bedeutung sind die Darlegungen über die mögliche Anwendung der Luftfahrt, denen wir folgendes entnehmen:

> »Der bedeutungsvollste und auffälligste Fortschritt, den die Luftfahrzeuge aufzuweisen haben, ist ihre Schnelligkeit. Durch sie erst werden die bisher günstigen Beurteilungen über die Erfüllung von Verkehrsanforderungen zu wirklichen Vorteilen. Die an sich technisch größere Geschwindigkeit der Luftfahrzeuge ist wirtschaftlich nur dann wertbar, wenn sie dem Benutzer in der Tat eine ganz erhebliche Ersparnis an wirtschaftlich brauchbarer Zeit durch den Flug verschafft. Dieser Anforderung kann das Flugzeug bei seinem Verzicht auf den Nachtflug nur innerhalb gewisser Grenzen entgegenkommen. In Ländern, die mit einem guten Eisenbahnnetz ausgestattet sind, ist das Flugzeug auf gerader Strecke bei Zurücklegung von Entfernungen über 1000 km hinaus der Bahn an Geschwindigkeit unterlegen, weil die Nachtfahrt des Zuges den technischen Geschwindigkeitsvorteil des Flugzeuges wieder aufholen kann.

Ebenso ist unter 300 km Luftlinie auch kein Vorteil zu erwarten, da für einen Flug von 300 km durch den Weg zwischen der Stadt und dem meist weit außerhalb liegenden Flugplatz doch vier Stunden im Durchschnitt zu rechnen sind. Der Vorteil würde auf gerader Strecke also von hier ab erst fühlbar werden. In Konkurrenz mit einem modernen Eisenbahnnetz kann also das Flugzeug im allgemeinen nur innerhalb dieser Grenzen eine überlegene Geschwindigkeit aufweisen«.

Seine Ansicht über den wirtschaftlichen Verwendungswert der Luftfahrt als Verkehrsmittel faßt Fisser in folgendem Urteil zusammen:

»Die Art der Erfüllung der Anforderungen erlaubt es wohl, von einem bedeutenden Verkehrsfortschritt, aber nicht von einer allseitigen Verwendungsmöglichkeit zu sprechen. Deshalb ist die Luftfahrt nicht geeignet und wird es nach ihrem heutigen technischen und wirtschaftlichen Charakter in der Folgezeit nicht werden, irgendeines der bisherigen Transportmittel nachhaltig zu ersetzen oder gar zu verdrängen.

Ebenso muß ein überragender wirtschaftlicher Wert bei einer isolierten Verwendung abgesprochen werden, da die Luftfahrt infolge ihrer Abhängigkeit von anderen Transportmitteln im Warentransport nicht als Grundlage einer Wirtschaft aufgefaßt werden kann. Der technische Charakter der Luftfahrzeuge mit seinen Fortschritten gegenüber den bisherigen Transportmöglichkeiten und die wirtschaftliche Seite, die die Verwendung auf gewisse Fälle beschränkt, weisen nachdrücklich darauf hin, den Luftverkehr im Personen- und Posttransport zwar als einen großen Fortschritt, aber nur als eine wenn auch bedeutungsvolle Fortsetzung und Ergänzung des bisherigen Verkehrsapparates der Volks- und Weltwirtschaft aufzufassen. Der Luftverkehr soll und kann das leisten, was der Eisenbahn und der Dampfschiffahrt zu leisten nicht möglich ist«.

Dieser Bewertung des Luftverkehrs kann man nur zustimmen. Hinzuzufügen wäre noch, daß, solange die Flugzeuge für den Nachtverkehr ausscheiden, die Frage einer Ergänzung des bisherigen Verkehrsapparates durch die Luftfahrt in der Praxis am besten so zu lösen ist, daß große Verkehrslinien mit gemischter, ineinandergreifender Flug- und Land- bzw. Seebeförderung geschaffen werden, wobei die Flugzeuge den Tagesverkehr, die Eisenbahnen oder Dampfschiffe die Nachtbeförderung zu übernehmen hätten.

Hinsichtlich der Preisbemessung im Luftverkehr äußert Fisser, daß ein hoher Preis im Personen- und Nachrichtenverkehr kein Hinderungsgrund ist, das neue Beförderungsmittel als einen Fortschritt zu bezeichnen, denn für die genannten beiden Verkehrsgebiete gewährt die Luftfahrt bisher mit anderen Verkehrsmitteln nicht erreichbare Vorteile. Verbesserte Leistungen müßten eben mit einem höheren Preis erkauft werden.

Voll beizupflichten ist dem Verfasser, wenn er bei vergleichender Betrachtung der Bedeutung des Personenverkehrs und des Postverkehrs für die Luftfahrt schreibt:

»Der Kreis derjenigen, die sich beim Postverkehr der Vorzüge der Luftfahrt bedienen können, ist im allgemeinen viel weniger eng umschlossen, als es beim Personenverkehr der Fall ist, da die Gebühren sich wenigstens im Briefverkehr meist nur unwesentlich über die gebräuchlichen Taxen erheben. Um so schärfer müssen dann gerade hierdurch die volkswirtschaftlichen und kulturellen Wirkungen eines Luftverkehrs hervortreten«.

Die besondere Wichtigkeit eines internationalen Luftpostverkehrs würdigt Fisser durch die Sätze:

> »Der Luftposttransport kann gerade einen der bedeutendsten Hilfsfaktoren des Handels in seiner Kraft stärken, nämlich den Auslandsnachrichtendienst. Es werden vornehmlich die Eigenschaften gefördert, die für die Nachrichten verlangt, aber vom Telegraphen allein nicht voll gewährleistet werden können; es sind dies die Schnelligkeit, Zeitgemäßheit, Sachgemäßheit und Objektivität«.

Sehr beachtenswert sind auch die Ausführungen Fissers über die staatlichen Verwaltungsmaßnahmen und die Hauptzüge der Luftverkehrspolitik, in denen er die Maßnahmen Deutschlands eingehend schildert und sie der Tätigkeit anderer Staaten gegenüberstellt. Daß er sich hierbei auf die drei bedeutendsten Luftfahrt treibenden fremden Länder, Frankreich, England und die Vereinigten Staaten von Amerika, beschränkt, gereicht dem Werke zum Vorteil.

Die gründliche Untersuchung der allgemeinen Fragen und die Erörterung der Hemmungen und Förderung des Luftverkehrs durch Recht und Verkehrspolitik geben einen umfassenden Überblick über das gesamte Gebiet und zeigen die kleinen Anfänge, die zur Zeit noch bestehenden Grenzen und darüber hinaus die schon sichtbaren Ziele, denen die Luftfahrt zustreben muß. Das Buch ist flüssig und klar geschrieben und bietet insbesondere dem Verkehrsmann mancherlei Anregung, über die Bedeutung des jungen Verkehrsmittels nachzudenken und an seinem Wachsen und Werden tätigen Anteil zu nehmen.

Gerichtliche Entscheidungen aus dem Post-, Telegraphen- und Fernsprechrecht.

Vorbemerkung.

Künftig werden fortlaufend gerichtliche Entscheidungen aus dem Post-, Telegraphen- und Fernsprechrecht veröffentlicht werden.

A. Postrecht.

Lehnt die PV Ersatz für die Beschädigung eines Pakets wegen Fahrlässigkeit des Absenders ab, so hat sie diese Fahrlässigkeit zu beweisen (LG Hamburg, ZK IX, Urteil vom 29. April 1921, LBf IX 462/20).

Die Verkäuferin G. hatte am 23. Januar 1919 ein Wertpaket über 1500 *M* in H. zur Post gegeben. Es wurde der Empfängerin in L. in einer notdürftigen Verpackung und beraubt ausgehändigt. G. forderte Schadensersatz von der Postverwaltung in Höhe von 545 *M*. Die Postverwaltung wandte ein, daß die Beraubung darauf zurückzuführen sei, daß das Paket bei seinem hohen Werte, der Schwere und der langen Beförderungsstrecke nicht haltbar und sicher verpackt gewesen sei, Karton und Packpapier seien zu dünn und der Siegellack schlecht gewesen; der Schaden sei mithin durch eigene Fahrlässigkeit der Klägerin entstanden. Die Absenderin erhob Klage und führte aus: Das Paket sei von einem Packer des Geschäfts U. in H. ordnungsgemäß verpackt worden, und der dem Gericht vorgelegte Verpackungsstoff, in dem die Sachen sich am Bestimmungsort befunden hätten, sei nicht der seinerzeit von ihr verwendete. Amtsgericht und Landgericht Hamburg haben die Postverwaltung zum Ersatz der 545 *M* verurteilt.

Aus den Gründen: Die Postverwaltung muß beweisen, daß der Verlust der Sachen aus dem klägerischen Paket auf ungenügende Verpackung zurückzuführen ist. Während die als Zeugin vernommene Annahmebeamtin sich auf die Sendung überhaupt nicht mehr besinnen kann, sagt der Beamte, der die Verpackungsverhandlung aufgenommen hat, aus, das ihm vorgelegte Verpackungsmaterial sei identisch mit dem, in welchem die Sachen in L. angekommen seien. Über die von der Klägerin teilweise bestrittene Identität des Verpackungsstoffs mit dem ursprünglich von der Klägerin benutzten vermag er sich nicht zu äußern. Von Bedeutung für die Entscheidung ist danach einzig und allein die Aussage des Zeugen K. Er bekundet, er habe das fragliche Paket auf Wunsch der Klägerin, die auch bei U. angestellt gewesen sei, selbst verpackt. Die Verpackung sei ordnungsmäßig gewesen. Er habe einen richtigen Versandkarton für Damenhüte, starkes gutes Packpapier und richtiges Tau, keinen Papierbindfaden, dazu benutzt. Das Paket habe er alsdann mit gutem Siegellack versiegelt und das Geschäftssiegel von U. daraufgedrückt. Bei Vorlage des Verpackungsstoffs erklärte er, daß er einen solchen Karton nicht benutzt habe, daß auch das Siegel nicht dasjenige U's sei. Auf Grund der Beweisaufnahme kann das Gericht einen Beweis für die Behauptung der Postverwaltung, das Paket sei ungenügend verpackt gewesen, nicht als erbracht ansehen. Wäre das Paket nur durch Druck oder Stoß beschädigt worden, so könnten allenfalls einige lose verpackte Sachen herausfallen, schwerlich aber 20 bis 25 Paar Strümpfe und ein goldenes Armband aus dem dazugehörigen Etui[1]). Allem Anschein nach ist das Paket unterwegs beraubt worden,

[1]) Daß das Gericht der RPV den Nachweis für die Fahrlässigkeit des Absenders auferlegt, entspricht dem geltenden Recht (vgl. Aschenborn, PG S. 157 Anm. 22; Scholz, Post-, Telegraphen-, Fernsprechrecht § 211 I 8 S. 657). Nichtbeachtung der Vorschriften der PO über die Verpackung und den Verschluß bedingt in der Regel eine Fahrlässigkeit des Absenders, einerlei ob er diese Vorschriften kennt oder nicht (vgl. Scholz a. a. O.). — Die Vernehmung des Zeugen K. war erheblich. Denn wenn der § 6 Abs. 3a PG »*eigene* Fahrlässigkeit des Absenders« als Haftausschließungsgrund bezeichnet, so will er damit nur einen Gegensatz zur Tätigkeit der RPV herstellen, nicht aber lediglich die Berufung auf vom Absender selbst getroffene Maßnahmen zulassen. Der Absender hat vielmehr auch die Fahrlässigkeit derer zu vertreten, derer er sich z. B. bei der Verpackung bedient (vgl. Aschenborn, PG S. 157 Anm. 23; Scholz, Post- usw. -recht § 211 I 8 S. 658). Das Gericht hat Beraubung angenommen und die Möglichkeit eines ursächlichen Zusammenhangs zwischen dem Diebstahl und dem behaupteten Mangel der Verpackung bejaht, da es in eine Prüfung der Frage eingetreten ist, ob den Absender bei Wahl der Verpackung ein Verschulden trifft. Kann ein derartiger Zusammenhang zwischen Diebstahl und Art der Verpackung nicht festgestellt werden, so entfällt auch die Frage nach der Fahrlässigkeit des Absenders bei Wahl der Verpackung. Dr. Neugebauer, Ministerialrat.

und der Dieb hat zur Wiederverpackung den Verpackungsstoff mindestens teilweise nicht benutzt. Auf Grund dieses Sachverhalts war vielmehr festzustellen, daß sich das Paket bei seiner Aufgabe in einem einwandfreien Zustand befunden hat. Der Beklagte ist also der Klägerin zum Ersatz des entstandenen Schadens verpflichtet.

B. Telegraphenrecht.

Keine Haftung der RTV für Schäden wegen doppelter Übermittlung von Telegrammen (§ 21 TO).

1. OLG Oldenburg vom 9. Februar 1921, U 163/20. Eine Bank hatte an die D Bank in Berlin ein Telegramm mit dem Auftrage, Wertpapiere zu verkaufen, abgesandt. Das Telegramm wurde versehentlich zweimal weitergegeben. Die D Bank verkaufte die doppelte Menge Wertpapiere, wodurch dem Absender des Telegramms Schaden entstand. LG und OLG Oldenburg wiesen den Ersatzanspruch des Absenders ab. Das LG (Urteil vom 2. November 1920, O 878/20) nahm an, daß doppelte Übermittlung eines Telegramms ein Fall nichtrichtiger Überkunft im Sinne des § 21 TO sei, und hob hervor, daß »wie der Zweck des § 21 TO ergebe, bei der Beförderung von Telegrammen die vertragliche und außervertragliche Gewährleistung ausgeschlossen werden sollte«. Das OLG führt folgendes aus:

„Es muß angenommen werden, daß das Reich seine Haftung für eine mangelhafte Erfüllung seiner Verpflichtung mit Rücksicht auf die Wohlfeilheit der Benutzung allgemein hat ausschließen wollen. Dem entspricht die ganz allgemeine Fassung des ersten Teils der Bestimmung des angezogenen § 21, der lautet: »Die TV leistet für die richtige Überkunft der Telegramme keine Gewähr«. Wenn es dann weiter heißt: »und hat Nachteile, die durch Verlust, Entstellung oder Verspätung der Telegramme entstehen, nicht zu vertreten«, so steht dieser zweite Teil des Satzes völlig gleichwertig neben dem ersten, und es würde sich eine Auffassung dahin, daß der zweite Satzteil eine Einschränkung der im ersten Teil aufgestellten Vorschrift enthalte, aus dem gegebenen Zusammenhange nicht begründen lassen. Die Entscheidung hängt somit wesentlich davon ab, ob die doppelte Zufertigung einer Depesche als eine »unrichtige Überkunft« derselben angesprochen werden muß« .... Die Bejahung jener Frage kann nicht zweifelhaft sein. Man kann nicht sagen, die Depesche sei durch die erste Bestellung richtig übergekommen, und daran könne die zweite Bestellung nichts mehr ändern, deshalb sei in der letzteren ein Fehler gegeben, den die TV vertreten müsse, weil sie sich hiervon nicht freigezeichnet habe. Damit reißt man ohne befriedigende Begründung zwei Tatbestandsmomente auseinander, die eng zusammengehören. Es handelt sich um die Bestellung einer und derselben Depesche. Bei ordnungsmäßiger Erledigung des Geschäfts war diese nur einmal und nicht zweimal zuzustellen, die zweimalige Überkunft kann daher nicht als eine richtige Überkunft bezeichnet werden. Aber auch allgemeinere Erwägungen führen zu keinem anderen Ergebnis. Es ist ohne weiteres klar, daß die in der angezogenen Gesetzesbestimmung aufgezählten Einzelfälle unrichtiger Überkunft, nämlich Verlust, Entstellung oder Verspätung der Telegramme, ebensowohl durch Schuld der Angestellten der RTV wie aus physikalischen Ursachen (nämlich: Empfindlichkeit der Apparate, der Leitungen und des elektrischen Stromes selbst gegenüber den Einwirkungen der Atmosphäre und anderer natürlicher Faktoren) entstehen können. Hätte das Gesetz in ersterem Falle die Haftung der RTV zulassen wollen, so hätte dies gesagt werden müssen. Hiernach ist anzunehmen, daß der Fall fehlerhafter doppelter Zustellung unter der in § 21 TO gedachten nichtrichtigen Überkunft mitbegriffen ist, und daß die RTV für die dadurch verursachten Nachteile auch in dem Falle nicht haftet, daß jener Fehler auf Verschulden eines ihrer Angestellten beruhe.«

2. OLG Köln vom 30. November 1922, 6 U 364/22. Eine Bank in A. hatte eine Bank in Berlin telegraphisch um Verkauf von Wertpapieren ersucht. Das Telegramm wurde versehentlich doppelt bestellt. Die Berliner Bank verkaufte die doppelte Menge Wertpapiere. Die Bank in A. verlangte mehr als 14 000 ℳ Schadensersatz. Das LG in Aachen erkannte den Schadensersatzanspruch der Bank an und vertrat die Auffassung, daß ein von der RTV zu vertretendes Verschulden vorliege und der Haftungsausschluß des § 21 TO nur eintrete, wenn ein Telegramm verlorengegangen, entstellt oder ver-

später bestellt sei. Hierfür berief sich das LG auf das Urteil des Reichsgerichts, Zivils. Bd. 9 S. 65. Das OLG Köln hat den Schadensersatzanspruch abgewiesen. Aus den Gründen:

»Die Klage (der Bank in A.) stützt sich auf Vertragsverletzung im Sinne der §§ 635, 278 BGB und auf unerlaubte Handlung gemäß § 839 BGB in Verbindung mit § 1 des Reichsgesetzes vom 22. Mai 1890 über die Haftung des Reichs für seine Beamten. Daß der mit der Abfertigung der Drahtung befaßte Telegraphenbeamte, ein Reichsbeamter, durch die Weglassung des Beförderungsvermerks ein für den Schaden der Klägerin ursächliches Versehen begangen, also fahrlässig gehandelt hat, ist nicht bestritten. Trotzdem ist der Klageanspruch unbegründet.

Die TO bildet die Grundlage für den Inhalt des Beförderungsvertrags, der zwischen dem Aufgeber der Drahtung und der TV zustandekommt, und ihre Bestimmungen sind für das Verhältnis zwischen diesen beiden Vertragsteilen in erster Linie maßgebend. Nun ist freilich richtig, daß, soweit die TO keine Ausnahme begründet, dieser Beförderungsvertrag den Bestimmungen des BGB über den Werkvertrag untersteht, die TV also nach §§ 635, 278 BGB für das Verschulden ihrer Beamten einzustehen haben würde, mithin § 21 Abs. 1 TO eine Ausnahme von dieser Regel darstellt, die eng auszulegen ist. Aber da § 21 TO die Bedingungen des Beförderungsvertrags festlegt, unterliegt er den Regeln der Auslegung der Willenserklärungen. Dabei ist nach § 133 BGB der wirkliche Wille zu erforschen und nicht am buchstäblichen Sinne des Ausdrucks zu haften. Mag der Ausdruck »die richtige Überkunft der Telegramme« bei buchstäblicher Auslegung zunächst nur den Sinn haben, daß die Drahtung nicht in Verlust kommt und unverstümmelt ankommt, und mögen die Worte des zweiten Halbsatzes des Abs. 1 § 21 TO, wo es heißt, daß Nachteile, die durch Verlust, Entstellung oder Verspätung entstehen, nicht zu vertreten sind, darauf hindeuten, daß die Verfasser der TO in erster Linie diese am meisten vorkommenden Fälle unrichtigen Überkommens im Auge hatten, so ist doch im zweiten Halbsatz nichts anderes als eine nähere Ausführung des ersten Halbsatzes in den hauptsächlichsten Beispielen zu finden; der erste Halbsatz ist selbständig zu deuten und dahin auszulegen, daß die »richtige Überkunft« auch das bedingt, daß eine Drahtung nur einmal übermittelt wird und die ungehörige zweimalige Beförderung der einen Drahtung vermieden wird. Man darf den Vorgang bei einer solchen Doppelbeförderung nicht gewaltsam in zwei verschiedene Vorgänge auseinanderreißen. Bei der allgemein gehaltenen Fassung des § 21 I TO würde die Bestimmung zu eng ausgelegt werden, wenn man diese Ausschließung auf die Fälle beschränken wollte, wo die unrichtige Übermittlung auf der technischen Unvollkommenheit der Telegraphie beruht. Die Beschränkung der Haft der RTV hängt, wie bei der Postverwaltung — §§ 6 ff. des PostG — eng zusammen mit dem gesetzlichen Zwange der TV, die aufgegebenen Telegramme auch dann zu den vorgeschriebenen Gebührensätzen zu befördern, wenn die Unkosten durch die Gebühren nicht gedeckt sind. Bei diesem Zusammenhang stellen sich die Haftbeschränkungen als allgemeiner Ausgleich für den Beförderungszwang dar, wobei anzunehmen ist, daß jede unrichtige Beförderung die Haftfreiheit bedingt, mag sie auch durch Nachlässigkeit der Beamten verursacht sein.

Ebensowenig können die Voraussetzungen des § 1 des Reichshaftungsgesetzes vom 22. Mai 1910 in Verbindung mit § 839 BGB für gegeben erachtet werden. Nach § 6 des ReichshaftungsG bleiben die Vorschriften anderer Reichsgesetze, soweit sie die Haft des Reichs ausschließen, unberührt. Das trifft für § 21 I TO zu. Wenn die TO zunächst auch nur eine inneramtliche Verwaltungsordnung ist, so wirkt sie insofern nach außen, als sie zugleich die Grundlage für das Vertragsverhältnis zwischen der RTV und dem den Telegraphen Benutzenden enthält. Sie bildet insofern die lex contractus und wirkt insofern als Reichsgesetznorm.

Mit wesentlich gleicher Begründung hat auch bereits das OLG Oldenburg in U. 163/20 die Haft des Reichs für Doppelbestellung der Drahtungen abgelehnt. Und der erkennende Senat hat am 14. Dezember 1915 unter Billigung des Reichsgerichts (Urteil vom 9. Mai 1916 III 23. 16) die Verantwortlichkeit des Telegraphenbeamten für fahrlässige Doppelbestellung der Drahtung nach § 839 BGB festgestellt

und damit — allerdings ohne besondere Erörterung — die Möglichkeit anderweitiger Ersatzverlangung abgelehnt, während das damalige Urteil des LG in Coblenz vom 25. März 1914 ausgesprochen hatte, daß der Reichspostfiskus für den Schaden nach § 21 TO nicht hafte[2]).«

[2]) Das Urteil des OLG Köln, das allerdings in Stil und Klarheit zu wünschen übrigläßt, entspricht im Ergebnis der Auffassung der RTV.

a) Indessen sind die Ausführungen des Urteils über die Rechtsnatur der TO und über die Heranziehung des BGB durchaus verfehlt. Das OLG wendet die Vorschriften des BGB über die Auslegung von »Willenserklärungen« auf § 21 TO an. Indessen ist doch die TO nimmermehr eine »Willenserklärung« des bürgerlichen Rechts. Die TO ist ergangen auf Grund der den Reichsorganen zustehenden Verordnungsgewalt (vgl. für das frühere Staatsrecht Art. 48 der Reichsverfassung von 1871 und für das jetzt geltende Staatsrecht Art. 88 Abs. 3 Reichsverfassung von 1919, § 2 des Gesetzes über die Telegraphen- und Fernsprechgebühren vom 6. Mai 1920, RGBl 1920 S. 894). Der Erlaß der TO sowie Änderungen der TO sind nicht Akte der Verwaltung, sondern Akte der Gesetzgebung. Verordnungen, die das Rechtsverhältnis zwischen dem Reich und den Benutzern des Telegraphen regeln, wie es in der TO geschieht, sind von dem Verordnungsorgan (Reichskanzler vor 1919; nach der Verfassung v. 1919 die Reichsregierung — Reichspostminister) erlassen in seiner Eigenschaft als ein durch gesetzliche Delegation zur Gesetzgebung berufener Träger der Gesetzgebung. Die TO ist keineswegs eine »inneramtliche Verwaltungsordnung«, wie das OLG irrigerweise annimmt. Noch viel weniger ist sie eine bürgerlich-rechtliche Willenserklärung, deren Tragweite nach dem BGB zu ermitteln wäre. Die Heranziehung des BGB verbietet sich zudem auch wegen der öffentlich-rechtlichen Natur der TO (vgl. dazu RG in J.W. 1914 S. 1042 über die PO und Neugebauer im Archiv 1921, S. 482 Anm. 7). Die TO ist vielmehr eine Rechtsverordnung, die das Rechtsverhältnis der RTV zu den Benutzern des Telegraphen regelt; ihre Vorschriften sind Rechtsnormen (vgl. Wachenfeld, Sigel, Poetzsch, Arndt: erwähnt im Archiv 1921, S. 484 Anm. 8; und neuerdings Hubrich, Das demokratische Verfassungsrecht des Deutschen Reiches 1922, S. 171, 175). Wenn das Reichsgericht in dem Urteil RGZ 91 S. 64 ausführt, die TO sei »eine Verwaltungsordnung und stillschweigende Unterlage für den Beförderungswerkvertrag zwischen TV und Absender«, so sind diese Ausführungen nicht überzeugend und in sich widerspruchsvoll. Das Reichsgericht widerlegt sich in diesem Urteil selbst. Denn es tritt dort in eine Prüfung des Inhalts der TO (§ 21) ein, was im Hinblick auf § 549 ZPO nur zulässig war, wenn das RG die Rechtsnormnatur der TO anerkannte. In dem Urteil vom 12. Juli 1922, III 674.21 in Jur. Wochenschrift 1923, S. 44 Ziff. 3 nennt das Reichsgericht die TO »Gesetz«. Im Urteil RGZ 86 S. 312 endlich hebt das Reichsgericht für die AB zur FGO von 1899 (denen jetzt die FO entspricht) hervor, daß diese »kraft der in § 10 FGO übertragenen Verordnungsgewalt und nicht erst zufolge vertragsmäßiger Unterwerfung der die Fernsprecheinrichtungen benutzenden Personen Geltung haben«. Vgl. auch unten S. 67/69. (Urteil des OLG Dresden vom 9. Dezember 1920 und LG Dresden vom 16. März 1921). Ganz ebenso liegt der Fall bei der TO. Endlich hat das OLG Celle im Urteil vom 29. September 1911 (Rechtsprechung der Oberlandesgerichte Bd. 28 S. 313) die TO als eine »allgemein gültige Rechtsnorm« bezeichnet. Dem entspricht es, daß in der Begründung zum Reichsgesetz über die Haftung des Reichs für seine Beamten vom 22. Mai 1910 (Drucksachen des Reichstags 1909/1910 XII. Legislaturperiode II. Session Aktenstück 5 der Anlagen S. 19) unter den reichsgesetzlichen Vorschriften, die eine Haftung des Reichs ausschließen, der § 21 der TO — die Begründung nennt versehentlich den § 22 der alten TO v. 1897 — ausdrücklich erwähnt wird. — Zur Erläuterung der Heranziehung des Urteils des RG v. 9. Mai 1916 III 23, 16 diene folgendes: In diesem Falle hatte der Absender eines doppelt beförderten Telegramms den Telegraphenbeamten, dem die Doppelbeförderung zur Last fiel, gemäß § 839 BGB auf Schadensersatz verklagt. Das Reichsgericht nahm Fahrlässigkeit des Beamten an und verurteilte ihn, dem Absender Schadensersatz zu leisten. Da eine Ersatzpflicht des Beamten wegen Fahrlässigkeit aus § 839 BGB gemäß dessen Abs. 1 Satz 2 BGB nur eintritt, »wenn der Verletzte nicht auf andere Weise Ersatz zu erlangen vermag«, hat das Reichsgericht mit jener Verurteilung des Beamten mittelbar sich dahin ausgesprochen, daß im Hinblick auf den § 21 TO der Absender in der Tat gegen die RTV keine Ersatzansprüche aus Anlaß der Doppelbeförderung des Telegramms geltend machen konnte.

b) Die sachliche Auslegung des § 21 I TO im Urteil des OLG entspricht der Rechtslage. Der erste Halbsatz stellt den allgemeinen Grundsatz auf (»Die TV leistet keine Gewähr«). Der Rest des Satzes (»und hat Nachteile, die durch Verlust, Entstellung oder Verspätung der Telegramme entstehen, nicht zu vertreten«) enthält nur unter Hervorhebung einzelner Beispiele eine nähere Erläuterung des vorstehenden Grundsatzes, ohne damit eine erschöpfende Aufzählung der Fälle zu geben, in denen die RTV nicht haftet.

Dr. Neugebauer, Ministerialrat.

C. Fernsprechrecht.

1. Zur Pfändung von Rechten aus dem Teilnehmerverhältnis (FO).

Das Recht zur Kündigung des Teilnehmerverhältnisses ist nicht pfändbar. Der Anspruch auf Rückzahlung des Fernsprechbeitrags ist pfändbar.

a) Das Amtsgericht Chemnitz hatte durch Pfändungsbeschluß vom 5. Dezember 1921 gepfändet »die angeblichen Rechte, Nebenrechte und Forderungen des Teilnehmers T. an den Reichspostfiskus aus dem vom Schuldner (T.) mit diesem geschlossenen Fernsprechvertrag, insbesondere auf Aufkündigung des Vertrags und Rückzahlung der Fernsprechkaution von 750 ℳ mehr oder weniger[3])«.

Gegen diese Pfändung erhob die zuständige OPD Chemnitz »Erinnerung« gemäß § 766 ZPO mit dem Antrage, den Pfändungsbeschluß insoweit aufzuheben, als durch ihn das Recht des Schuldners (T.) auf Kündigung des Teilnehmerverhältnisses gepfändet war. Das Amtsgericht wies die Erinnerung zurück, indem es ausführte, die OPD habe kein rechtliches Interesse an der Aufhebung der Pfändung, da bei der überaus großen Anzahl der Fernsprechteilnehmer und der Gewißheit, für ausfallende Teilnehmer sofort einen anderen zu erhalten, der Ausfall eines einzelnen für das Reich ohne Bedeutung sei. Das Amtsgericht hielt ferner die Pfändung des Anspruchs des T. auf Rückzahlung des Fernsprechbeitrags und des Rechtes auf Kündigung des Teilnehmerverhältnisses für zulässig. Auf die sofortige Beschwerde[4]) der OPD gegen diesen in mehrfacher Richtung mit der Rechtslage in Widerspruch stehenden Beschluß hat das Landgericht Chemnitz 5. ZK durch Beschluß vom 8. März 1922 — 5 B C 36/22 — den Pfändungsbeschluß insoweit aufgehoben, als »er sich auf die Kündigung des zwischen dem Reich und dem Teilnehmer geschlossenen Fernsprechvertrags erstreckte«. Die Gründe gehen dahin:

> »Das Beschwerdegericht vermag zunächst der Ansicht des Amtsgerichts, daß der Beschwerdeführer als Drittschuldner zur Erhebung einer Einwendung nach § 766 ZPO um deswillen nicht befugt sei, weil sein rechtliches Interesse an der Aufhebung der Pfändung fehle, nicht beizutreten. Entscheidend ist, ob durch den Vollstreckungsakt das Interesse des Dritten verletzt ist. Diese Voraussetzung liegt im gegebenen Falle vor. Denn durch die Pfändung des Kündigungsrechts und durch dessen Überweisung an die Gläubigerin wird das zwischen dem Beschwerdeführer und dem Schuldner bestehende Vertragsverhältnis verletzt. Ob sich der Beschwerdeführer dadurch, daß er mit einer anderen Person einen Vertrag gleichen Inhalts abschließt, schadlos halten kann, ist für die rechtliche Beurteilung unerheblich.
>
> Das Rechtsmittel ist auch begründet. Der Beschwerdeführer hat Aufhebung des Pfändungs- und Überweisungsbeschlusses vom 5. Dezember 1921 lediglich insoweit begehrt, als durch diesen Beschluß auch das Recht des Schuldners auf Kündigung des vom Schuldner mit dem Reichspostfiskus abgeschlossenen Fernsprechvertrags mitgepfändet und dem Gläubiger zur Einziehung überwiesen worden ist. Das Recht zur Kündigung des Vertrags steht dem Schuldner nach § 27 der Fernsprechordnung zu. Es ist für sich allein kein Vermögensrecht im Sinne des § 857 ZPO, sondern nur eine Einzelbefugnis im Rahmen des bestehenden Fernsprechvertrags und kann ohne diesen nicht Gegenstand einer selbständigen Pfändung bilden (vgl. Stein, ZPO § 857 I 1). Dies verkennt auch die Gläubigerin nicht, sie macht deshalb geltend, daß sie die Gesamtheit der Vertragsrechte und damit auch das Kündigungsrecht des Schuldners gepfändet habe. Ob eine Pfändung der Gesamtheit der Vertragsrechte mit den Vorschriften des § 851 ZPO vereinbar wäre, braucht

[3]) Die Ausdrucksweise des Pfändungsbeschlusses entfernt sich von dem technischen Sprachgebrauch des FGebG und der FO. Die FO bezeichnet das Rechtsverhältnis zwischen dem Reich und dem Fernsprechteilnehmer als »Teilnehmerverhältnis«. Die »Fernsprechkaution« wird im FGebG technisch als »einmaliger Fernsprechbeitrag« bezeichnet (§§ 11, 12 Ziff. 13 FGebG).

[4]) Vgl. § 793 ZPO. Die sofortige Beschwerde muß binnen zwei Wochen seit Zustellung der angefochtenen Entscheidung eingelegt werden (§ 577 ZPO). Sie kann beim Amtsgericht oder Landgericht eingelegt werden. Die OPD konnte ferner die Beschwerde ohne Rechtsanwalt einlegen, weil sie ein amtsgerichtliches Vollstreckungsverfahren betraf (§ 569 Abs. 2 Satz 2 ZPO in Verbindung mit § 78 Abs. 2 ZPO. — Näheres Stein ZPO 11. Auflage Anm. IV 1 zu § 569).

im gegebenen Falle nicht geprüft zu werden, sie müßte jedenfalls die Wirkung haben, daß die Gläubigerin in das ganze Teilnehmerverhältnis zum Drittschuldner eintritt. Dies begehrt sie aber offensichtlich selbst nicht. Sie will nicht etwa einen Fernsprechanschluß haben — dies ist aber der Inhalt des Fernsprechvertrags —, sondern will lediglich einen Teil des Vertragsverhältnisses, nämlich neben dem Anspruch auf Rückzahlung der vom Schuldner geleisteten Kaution die Kündigungsbefugnis pfänden. Dies ist aber unzulässig, weil das Kündigungsrecht kein selbständiges Vermögensrecht darstellt (vgl. auch Annalen des Sächs. OLG Bd. 24 S. 86 unten[5]).«

b) Das Amtsgericht Neustadt b. Coburg hatte auf Antrag des Gläubigers eines Fernsprechteilnehmers »das Recht auf Kündigung der vom Teilnehmer hinterlegten Sicherheit[6]) und diese Sicherheit von 1 000 ℳ« gepfändet. Auf die »Erinnerung« der OPD Erfurt hob das Amtsgericht durch Beschluß vom 30. März 1922 den Pfändungsbeschluß auf, »soweit er sich auf den Anspruch des Teilnehmers auf Kündigung des Anschlusses bezieht« (M 86, 21). Die Gründe lauten:

»Die Erinnerung ist zulässig nach § 766 ZPO und auch begründet. Nach § 851 ZPO ist in Ermangelung besonderer Vorschriften eine Forderung nur pfändbar, soweit sie übertragbar ist. Das Recht auf Benutzung des Fernsprechers ist aber als Mietrecht aufzufassen (vgl. Gaupp-Stein § 857 II Anm. 4), Miet- und Pachtrechte aber unterliegen nicht der Pfändung, da nach den §§ 549 Abs. 1 und 581 Abs. 1 BGB in Ermangelung einer abweichenden Vereinbarung dem Mieter oder Pächter nicht gestattet ist, die Ausübung seines Rechts einem Dritten zu überlassen. Bezüglich der Fernsprechanschlüsse aber ist die Übertragung an einen Dritten ohne Genehmigung der Telegraphenverwaltung nach § 13 Abs. II der Fernsprechordnung vom 25. August 1921 (Reichsgesetzbl. S. 1207) ausdrücklich untersagt. Ist aber die Ausübung des Rechts als solchen nicht übertragbar und infolgedessen nicht der Pfändung unterworfen, so gilt das gleiche auch für die Kündigung dieses Rechts, die sich nicht etwa als selbständiges Recht, sondern ein aus dem das Miet- oder Pachtverhältnis begründeten Vertrag sich ergebendes und von diesem nicht zu trennendes Recht darstellt, das für sich ebensowenig übertragen wer-

[5]) Die Entscheidung entspricht dem geltenden Recht. Der Anspruch des Fernsprechteilnehmers auf Rückzahlung des einmaligen Fernsprechbeitrags unterliegt nach § 30 FO den Vorschriften des bürgerlichen Rechts und ist abtretbar sowie auch pfändbar. Pfändet ein Gläubiger des Fernsprechteilnehmers den Fernsprechbeitrag, so kann der Gläubiger — nach »Überweisung« des gepfändeten Betrags (§ 835 ZPO) — Zahlung des Beitrags erst bei der Fälligkeit des Rückzahlungsanspruchs fordern. Das Recht des Teilnehmers auf Rückzahlung des Fernsprechbeitrags unterliegt jedoch keiner Kündigung; die Fälligkeit tritt mit »Aufhebung des Anschlusses« ein (§ 11 Abs. 3 FGebG), gleichviel ob die Aufhebung auf einer Kündigung des Teilnehmers oder der RTV oder auf einer Entziehung des Anschlusses gemäß § 28 FO beruht. Ein Gläubiger des Teilnehmers erhält durch Pfändung und Überweisung (§ 835 ZPO) des Anspruchs auf Rückzahlung des Fernsprechbeitrags kein Recht zur Kündigung, weder zur Kündigung des Beitrags, noch zur Kündigung des Teilnehmerverhältnisses.

Eine Pfändung der »Rechte des Teilnehmers aus dem Teilnehmerverhältnis« ist nach §§ 851, 857 ZPO unzulässig, weil sie mit § 13 V FO in Widerspruch steht und auch zu einer mit dem Fernsprechgeheimnis nicht vereinbaren Auskunftspflicht führt (vgl. auch Neugebauer im Archiv 1921, S. 513 Anm. 38). Einem Pfändungsbeschluß, der nur das »Recht des Teilnehmers zur Kündigung des Teilnehmerverhältnisses« (§ 27 FO) pfänden und einem Gläubiger des Teilnehmers überweisen würde, könnte nicht stattgegeben werden. Denn das Kündigungsrecht für sich allein ist nicht pfändbar (vgl. hierüber Stein, ZPO 11. Auflage Bem. I 1 zu § 857; Falkmann-Mugdan, Zwangsvollstreckung 2. Aufl. S. 795; v. Thur, Der allgemeine Teil des deutschen bürgerlichen Rechts I S. 225/6; Seckel in der Festgabe der Juristischen Gesellschaft Berlin für Koch, S. 211; OLG Dresden an der im Text genannten Stelle).

Hat der Gläubiger eines Teilnehmers den Fernsprechbeitrag mit den Zinsen gepfändet und sich überweisen lassen, kann er die Zinsen, deren Fälligkeit nicht von der Aufhebung des Teilnehmerverhältnisses abhängt, bei ihrer Fälligkeit (Schluß des Rechnungsjahrs: § 30 VI FO) auch während des Bestehens des Teilnehmerverhältnisses verlangen.

[6]) Auch in diesem Falle verrät der Beschluß, daß die Ausdrucksweise des FGebG (Fernsprechbeitrag) sowie die Rechtsnatur des einmaligen Beitrags dem Gericht nicht geläufig sind. Als »Sicherheit« kann der Beitrag keinesfalls bezeichnet werden.

den kann wie die Ausübung des Miet- und Pachtrechts selbst. Insoweit deshalb der Pfändungs- und Überweisungsbeschluß vom 7. November 1921 den Anspruch des Schuldners auf Kündigung seines Anschlusses betrifft, war der Erinnerung stattzugeben und der Pfändungs- und Überweisungsbeschluß insoweit aufzuheben. Der Anspruch auf die Rückzahlung des vom Schuldner gezahlten Zwangsdarlehns nach § 10 des Gesetzes vom 6. Mai 1920 (Reichsgesetzbl. S. 894) in Höhe von 1 000 ℳ ist dagegen pfändbar. Die Fälligkeit dieses Anspruchs kann aber nur durch die Kündigung des gesamten Vertragsverhältnisses durch den Schuldner oder die Postverwaltung bewirkt werden, nicht durch den Gläubiger, denn die Kündigungsfrist ist bezüglich des Zwangsdarlehns nicht gesondert gegeben. Sie bildet keinen Bestandteil des Rückzahlungsanspruchs allein[7]).«

2. Kein Anspruch des Fernsprechteilnehmers auf Erstattung der Gebühren wegen Sperrung des Anschlusses für gewisse Gattungen von Gesprächen während bestimmter Tageszeiten.

Die ABFGO (= FO) sind Rechtsverordnungen.

a) OLG Dresden, 5. ZS, Urt. vom 12. Dezember 1920, 5. O 162/20.

Die OPD Dresden hatte wegen Überlastung des Fernsprechnetzes durch Bekanntmachungen vom 12. Dezember 1919 und 8. Januar 1920 angeordnet, daß bis auf weiteres der Fernsprecher im Ortsverkehr in D. sowie im Vororts- und Nachbarortsverkehr zwischen D. und bestimmten Orten an Werktagen von $8^1/_2$ Uhr vorm. bis $12^1/_2$ Uhr nachm. nur zu dringenden Geschäfts- und Berufsgesprächen, zu notwendigen Gesprächen von und mit Zivil- und Militärbehörden und zur Erlangung von Hilfe in Notfällen benutzt werden und von allen Sprechstellen in dieser Zeit Gespräche zu privater Unterhaltung und zu anderen weniger wichtigen Zwecken nicht geführt werden dürften. Sie hatte dabei erklärt, daß die Übertretung des Verbots als mißbräuchliche Benutzung des Fernsprechers gelte und gänzliche Sperrung sowie im Wiederholungsfall Aufhebung des Anschlusses nach sich ziehen werde. Der Teilnehmer N. hatte von seinem Anschluß aus am 27. Februar 1920 zwischen 10 und 11 Uhr vorm. mit der Kasse des Opernhauses in D. sprechen lassen, um Karten zu einer Opernaufführung zu bestellen. Daraufhin war sein Anschluß auf drei Tage gesperrt worden. N. erhob Klage und beantragte 1. festzustellen, daß die Telegraphenverwaltung nicht berechtigt sei, eine Sperrung seines Fernsprechanschlusses zu verfügen, wenn er Privatgespräche mit anderen Fernsprechteilnehmern halte, 2., falls er damit abgewiesen werden sollte, festzustellen, daß die Telegraphenverwaltung zur Sperrung nicht berechtigt sei, wenn von seinem Fernsprechanschluß aus Theaterkarten an der Theaterkasse oder sonstige Bestellungen bei Kaufleuten aufgegeben würden, 3. der Telegraphenverwaltung unter Androhung einer gegen den leitenden Beamten zu verhängenden Geld- oder Haftstrafe zu untersagen, Gespräche, die er, der Kläger, mit anderen Fernsprechteilnehmern durch seinen Fernsprecher halte, durch Beamte abhören zu lassen. Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Die Berufung ist zurückgewiesen worden (OLG Dresden vom 9. Dezember 1920, 5. O 162/20). Aus den Gründen des Oberlandesgerichts:

»Nach ständiger Rechtsprechung entsteht durch den Anschluß an das öffentliche Fernsprechnetz zwischen dem Fernsprechteilnehmer und dem Reich ein privatrechtliches Verhältnis. Indem der Kläger der Telegraphenverwaltung das Recht abspricht, die ihr nach dem Vertrag ihm gegenüber obliegende Leistung unter

[7]) Die Entscheidung entspricht im Endergebnis dem geltenden Recht (vgl. die vorstehende Entscheidung des LG Chemnitz), wurzelt jedoch im Ausgangspunkt noch im alten Recht und in Rechtsanschauungen, die dem jetzigen Rechtszustand nicht gerecht werden. Das Teilnehmerverhältnis als Mietrecht des bürgerlichen Rechts aufzufassen und daher den § 549 Abs. 1 BGB anzuwenden, entspricht nicht der FO. Die FO hat das Teilnehmerverhältnis aus dem Rahmen der Verträge des bürgerlichen Rechts absichtlich ganz gelöst und im Teilnehmerverhältnis ein besonderes Rechtsverhältnis geschaffen unter erschöpfender Regelung in der FO selbst, so daß Verweisung auf das BGB, wie sie das Amtsgericht verwendet, nicht angängig ist (vgl. darüber Neugebauer im Archiv 1921, S. 475 bis 482, auch S. 498, 505). Das Amtsgericht hat unter dem gepfändeten »Recht auf Kündigung der hinterlegten Sicherheit« das Recht auf Kündigung des Teilnehmerverhältnisses selbst verstanden. Das ging über den Wortlaut des Pfändungsbeschlusses hinaus, war aber sachgemäß, weil ein Recht auf Kündigung des Fernsprechbeitrags überhaupt nicht vorgesehen ist, was das Gericht selbst richtig hervorhebt.

gewissen Voraussetzungen zu verweigern, und mit seinen beiden ersten Klageanträgen hierüber Feststellung durch richterliches Urteil fordert, macht er einen Anspruch aus diesem Privatrechtsverhältnis geltend[8]), für den der Rechtsweg offen ist. Dagegen ist der Rechtsweg nicht gegeben hinsichtlich des dritten Klageantrags, nach dem der Beklagten unter Strafandrohung untersagt werden soll, durch Beamte Gespräche des Klägers mit anderen Fernsprechteilnehmern abhören zu lassen. Ob der staatliche Post- und Telegraphenbetrieb, dem auch das Fernsprechwesen untersteht, als Gewerbebetrieb oder als Ausübung eines staatlichen Hoheitsrechts[9]) zu gelten hat, kann dahingestellt bleiben; jedenfalls unterscheidet er sich von den gewöhnlichen gewerblichen Unternehmungen dadurch, daß er nicht nur dem Gelderwerb dient, sondern wesentlich dazu bestimmt ist, in Erfüllung der staatlichen Aufgaben das Gemeinwohl zu fördern. Das zur Erreichung dieses Zweckes Erforderliche haben die berufenen Organe der Verwaltung innerhalb ihrer Zuständigkeit frei zu bestimmen; das schließt aus, daß ihnen seitens der Gerichte hierbei Weisungen erteilt werden (vgl. RG bei Gruchot 57, 1042 f = Archiv f. Post-Tel. 1913, S. 680). Es würde ein unstatthafter Eingriff in ein nicht dem Privatrecht angehöriges Gebiet sein, wenn der Beklagten gegenüber ein solches Verbot, wie es der Kläger verlangt, ausgesprochen würde, denn es ist Recht und Pflicht der Telegraphenverwaltung, die Einhaltung der für den Fernsprechbetrieb geltenden Vorschriften zu überwachen und sich dabei auch dessen zu vergewissern, daß keine mißbräuchliche Benutzung des Fernsprechers seitens der Teilnehmer stattfinde.

Soweit für die erhobene Klage der Rechtsweg offen steht, ist das Feststellungsbegehren unbegründet. Die durch die Bekanntmachungen vom 12. Dezember 1919 und 8. Januar 1920 verfügte Einschränkung des Fernsprechverkehrs verfolgt den Zweck, Gespräche von privater Natur aus den verkehrsstärksten Vormittagsstunden in die verkehrsschwachen Stunden abzudrängen, um im Interesse der Allgemeinheit die geregelte Abwicklung des wichtigen Geschäfts- und Berufsverkehrs sowie des Sprechverkehrs der Behörden sicherzustellen. Zu einer solchen Maßnahme ist die Telegraphenverwaltung vermöge der ihr obliegenden Pflicht, für die ordnungsmäßige Durchführung des Fernsprechverkehrs zu sorgen, berechtigt. Ihre Befugnis dazu ergibt sich aus § 28 der unter dem 26. September 1919 erlassenen Ausführungsbestimmungen zur Fernsprechgebühren-Ordnung[10]). Dort wird ihr in § 28 das Recht verliehen, die Einstellung des Fernsprechbetriebs ganz oder für gewisse Gattungen von Nachrichten anzuordnen und bei mißbräuchlicher Benutzung des Fernsprechers den Anschluß ohne Kündigung aufzuheben. Dieses letztere Recht schließt als ein darin enthaltenes minderes auch die Befugnis ein, bei mißbräuchlicher Benutzung den Anschluß zeitweilig zu sperren. Die in den beiden Bekanntmachungen getroffenen Anordnungen beruhen sonach auf gesetzlicher Grundlage.

Der Kläger will den § 28 noch aus einem anderen Grunde nicht gegen sich gelten lassen, indem er vorbringt, mit der Eingehung des zwischen ihm und der Beklagten (im Jahre 1915) über seinen Anschluß an das öffentliche Fernsprechnetz geschlossenen Vertrags seien nur die damals gültigen Bestimmungen Vertragsbestandteil geworden, nur diesen habe er sich vertragsmäßig unterworfen, die Beklagte sei nicht berechtigt gewesen, sie einseitig abzuändern. Hierbei übersieht er jedoch, daß von einer Änderung des Vertragsinhalts gar nicht die Rede sein kann, weil § 28 Abs. I und II der neuen Verordnung an dem bisherigen Zustand nicht das geringste ändert, sondern mit der Bestimmung unter Z. I 5 der alten Verordnung wörtlich übereinstimmt. Übrigens beruht die verbindliche Kraft sowohl der früheren wie auch der neuen Ausführungsbestimmungen darauf, daß sie von den durch das Gesetz mit entsprechender Verordnungsmacht ausgestatteten Reichsorganen (vgl. § 10 der Fernsprechgebühren-Ordnung vom 20. Dezember 1899[11]) und Artikel 88 Abs. 3 der Reichsverfassung vom 11. August 1919) erlassen sind; sie

[8]) Dem geltenden Recht entspricht nicht diese rein bürgerlichrechtliche Einstellung. Vgl. auch Anm. 7 auf S. 67.

[9]) Darüber vgl. die Zusammenstellung bei Neugebauer im Archiv 1921 S. 476 Anm. 5.

[10]) Jetzt Fernsprechordnung vom 21. Dezember 1922, § 28 (Reichsgesetzbl. S. 931).

[11]) Jetzt Fernsprechgebühren-Gesetz vom 11. Juli 1921, § 12 (Reichsgesetzbl. S. 913).

haben nicht erst infolge vertragsmäßiger Unterwerfung der Fernsprechteilnehmer Geltung erlangt[12]).«

b) LG Dresden, 8. ZK Urt. v. 16. März 1921, Dg 357/20.

Rechtsanwalt S. war Inhaber zweier Fernsprechanschlüsse in Dresden. Aus Anlaß der im vorstehenden Fall unter a genannten Bekanntmachung der OPD Dresden wegen Regelung des Fernsprechverkehrs erhob S. Klage und beantragte Feststellung, daß die Postverwaltung, solange ihm die freie Benutzung des Grundgebührenanschlusses nicht zustände, nicht berechtigt wäre, die volle Jahresgebühr zu verlangen. Das Amtsgericht hat die Klage abgewiesen, weil eine Ermäßigung der Gebühr für den vorliegenden Fall nicht vorgesehen sei. Die Berufung des Klägers ist von dem Landgericht Dresden als unbegründet zurückgewiesen worden. Aus den Gründen:

»Der Kläger folgert das Recht auf Gebührenermäßigung aus dem BGB. Dieses will er neben der Fernsprechgebühren-Ordnung vom 20. Dezember 1899/8. September 1919[13]) und Ausführungsbestimmungen hierzu vom 26. September 1919 angewendet wissen, weil diese Vorschriften den vorliegenden Fall der Abdrängung nicht dringender Privatgespräche auf verkehrsschwache Tagesstunden nicht vorsähen. Für den gegenwärtigen Fall ist entscheidend, ob die Gebühren-Ordnung und die Ausführungsbestimmungen hierzu der Anwendung des BGB neben ihnen Raum lassen. Das ist zu verneinen. Zwar ist die Meinung vertreten, daß die allgemeinen Vorschriften des BGB über Rücktritt und fristlose Kündigung durch die erwähnten Bestimmungen nicht berührt werden (Ehrenberg, Bd. 5 S. 822)[14]). Allein, daß bei der Regelung der Gebührenfrage das BGB neben den erwähnten Bestimmungen anzuwenden sei, kann nicht anerkannt werden. Diese Bestimmungen regeln die Gebührenfrage eingehend in einer Anzahl Einzelbestimmungen. Bei ihrer Natur als Gesetz bzw. Verordnung und ihrer deshalb anzunehmenden sorgfältigen Formulierung hätte es nahegelegen, daß, wenn neben diesen ins einzelne gehende Bestimmungen des BGB in der einen oder anderen Beziehung hätten gelten sollen, dies zur Klarstellung der Beziehungen der Vertragsparteien und Abschneidung von Streitigkeiten gesagt worden wäre. § 25 der AB[15]) regelt nach seiner Überschrift die Ermäßigung und den Nachlaß der Gebühren. Hier müßte auch des vorliegenden Falles gedacht sein, wenn für ihn eine Gebührenermäßigung in Frage käme. Der Zusammenhalt der Bestimmungen ergibt, daß im vorliegenden Falle die volle Gebühr zu zahlen ist. Es kann den erwähnten Bestimmungen auch nicht entnommen werden, auf wie hoch sich eine etwaige Ermäßigung belaufen sollte. Die bloße zeitliche Verschiebung minder wichtiger Gespräche unter Fortdauer der Möglichkeit wichtiger Gespräche auch in der Sperrzeit ist, zumal wenn die minder wichtigen Gespräche zu anderen Zeiten stattfinden können und stattfinden, in ihrer Wirkung auf die zu zahlende Gebühr rechnerisch nicht zu veranschlagen. Es muß daher der Kläger als Schuldner der vollen Gebühr erachtet werden.«

3. Umfang der Pflicht der RTV zur Beseitigung von Schäden auf Grund der sogenannten Hausbesitzererklärung (§ 12 II FO).

a) LG Crefeld, Urt. v. 22. November 1921, 1, S. 179/20.

R. war Eigentümer eines Hauses, auf dessen Dach die RTV auf Grund einer Hausbesitzererklärung vom 11. November 1904 ein Dachgestänge angebracht hatte. Bei einem Gewittersturm im Jahre 1917 drang Regen durch das Dach des Hauses und richtete Schaden an. An der Längsseite des Daches lief eine Wasserrinne vorbei, über der Mündungsstelle des Abflußrohres in die Rinne befand sich ein Drahtkorb, der das Wegschwemmen größerer Gegenstände verhindern sollte. Bei dem Sturm wurde Mörtel, der

[12]) Vgl. RG 86, S. 312.

[13]) Gemeint ist das Gesetz, betreffend Telegraphen- und Fernsprechgebühren, vom 8. September 1919, §§ 4 und 5.

[14]) Das ist die systematische Darstellung von Scholz, Post-, Telegraphen- und Fernsprechrecht, der ganz auf dem Boden der rein privatrechtlichen Auffassung des Post-, Telegraphen- und Fernsprechverkehrsrechts steht. Das geltende Recht stimmt hiermit nicht überein. Der hiervon wenigstens in diesem Punkte sich freimachenden Entscheidung des Landgerichts ist beizupflichten.

[15]) = § 26 FO v. 1921.

sich in der Rinne befand und von der Dachbedeckung herrührte, gegen den Drahtkorb geschwemmt und verstopfte ihn, so daß das Wasser in das Haus eindrang. Der Hauseigentümer machte die RTV für den Schaden haftbar. Er stützte sich auf die Hausbesitzererklärung und behauptete, daß das Gestänge unrichtig angelegt sei, und daß ferner die RTV ihre Beaufsichtigungs- und Unterhaltungspflicht vernachlässigt hätte.

Das Landgericht hat in der Berufungsinstanz die Klage durch Urteil vom 22. November 1921 abgewiesen und auf die Widerklage der RTV festgestellt, daß dem Kläger wegen der fraglichen Schäden kein Ersatzanspruch gegen das Reich zusteht. Aus den Gründen:

»Der zwischen den Parteien abgeschlossene Vertrag vom 11. November 1904[16]) kann nicht als Grundlage für den Klageanspruch dienen. Er gewährt dem Kläger nur einen Anspruch auf Beseitigung von Beschädigungen des Gebäudes, die infolge der von dem Beklagten auf seinem Dache getroffenen Vorrichtungen eintreten. Über die hiermit genau festgelegte Leistung — nämlich Beseitigung von Gebäudeschäden — darf die Vertragspflicht des Beklagten nicht erstreckt werden; der Gläubiger hat nicht das Recht, aus § 249 BGB statt der Wiederherstellung Schadensersatz in Geld zu verlangen. Auf einen solchen Anspruch ist aber die Klage gerichtet. Sie kann also auf den Vertrag vom 11. November 1904 nicht gestützt werden. Über den Vertrag hinaus muß aber der Beklagte dem Kläger jeden Schaden ersetzen, den er ihm in Ausübung des Vertrags schuldhaft zufügt (§ 276 BGB[17]).

Nach dem unstreitigen Parteivorbringen und der Beweisaufnahme ist festzustellen, daß eine Reihe von Ursachen zu der Schädigung des Klägers geführt haben. Die beiden Umstände, Anlage des Drahtkorbes und unsachgemäße Anbringung der Rinne, sind dem Kläger zuzurechnen. Eine weitere vom Kläger zu vertretende Ursache des Schadens besteht in der falschen Abdeckung des Daches. Durch das Zusammenwirken dieser verschiedenen Ursachen hat sich in der Dachrinne Mörtelschutt angesammelt. Die Folgen der Mörtelansammlung wären ausgeblieben, wenn Dach und Rinne von Zeit zu Zeit nachgesehen und nötigenfalls von Mörtelschutt gereinigt worden wären. Die Notwendigkeit einer solchen Nachprüfung wird von den Parteien anerkannt; sie ergibt sich aus der Erfahrung und im vorliegenden Falle besonders aus der Tatsache, daß ein Jahr nach dem in Frage stehenden Vorfall durch Verstopfung der Abflußrinne der Kläger in ähnlicher Weise zu Schaden gekommen ist.

Kläger behauptet, daß Beklagter die Pflicht, das Dach zu überwachen und instandzuhalten, ausdrücklich übernommen habe, und zwar gelegentlich der Abschließung des Vertrags vom 11. November 1904. Der schriftliche Vertrag[18]) selbst bietet keinen Anhalt für die Richtigkeit dieser Behauptung. Für eine besondere Nebenabrede hat Kläger keinen Beweis angetreten. Er kann daher mit dieser Behauptung nicht gehört werden. An dieser Auffassung ändert auch nichts die weitere Behauptung des Klägers, der Beklagte habe in allen anderen Fällen bei Anlegung eines Fernsprechgestänges in C. den Hausbesitzern gegenüber eine derartige Verpflichtung übernommen. Denn selbst wenn man die Richtigkeit dieser Behauptung unterstellt, so folgt daraus noch nicht, daß zwischen den Parteien eine gleiche Abmachung getroffen worden ist. Abgesehen davon, daß es höchst unwahrscheinlich ist, daß der Beklagte eine so weitgehende, in diesem Maße durch die Benutzung des Daches nicht im geringsten begründete Verpflichtung übernähme, spricht der schriftliche Vertrag dagegen, daß ein Beamter des hiesigen Telegraphenamts den Beklagten so weit verpflichten könnte. Der Vertrag lautet nämlich nach einem Formularvordruck, der für das ganze Reich Verwendung findet und allein den Willen des Beklagten ausdrückt. Daraus ergibt sich aber, daß ein untergeordneter Beamter nicht berechtigt ist, den in dem Formular begrenzten Verpflichtungsgrad des Beklagten zu erweitern. Der Beamte ist — für jeden erkennbar — nur bevollmächtigt, den formularmäßigen Vertrag abzuschließen. Darüber hinaus kann er den Reichsfiskus nicht verpflichten, da ihm insoweit die Vollmacht mangelt.

[16]) Dieser Vertrag ist der durch Ausstellung der Hausbesitzererklärung zustandegekommene Vertrag zwischen PV und Hauseigentümer.

[17]) In diesem Punkte kann dem Urteil nicht gefolgt werden (vgl. Anm. 19).

[18]) D. h. die Hausbesitzererklärung und die entsprechende Erklärung der RTV.

Aus dem Vertrag aber ergibt sich nicht nur die Pflicht des Beklagten, Schäden des Gebäudes, die infolge der Vorrichtungen des Beklagten entstanden sind, zu beseitigen. Diese Schadensbeseitigung setzt voraus, daß der Kläger dem Beklagten von den entstandenen Schäden Mitteilung macht. Daß dem Kläger diese Pflicht obliegt, die doch eine Prüfung des Gebäudes und Daches voraussetzt, bestreitet er selbst nicht. Auch hieraus folgt schon, daß der Vertrag nicht entgegen seinem Wortlaut den Kläger von jeder Überwachungspflicht entbinden sollte. Hatte hiernach der Beklagte die dem Kläger als Hauseigentümer obliegende Überwachungspflicht nicht übernommen, so trifft den Kläger auch insofern ein Verschulden, als er sich unstreitig eine Reihe von Jahren um das Dach nicht gekümmert und infolgedessen die Mörtelansammlung nicht bemerkt und nicht beseitigt hat. Der Kläger hat auch nach dem hier fraglichen Schaden das Dach und die Rinne nicht nachsehen lassen, so daß die Verstopfung der Rinne, die im August 1918 eine neue Beschädigung hervorgerufen hatte, nicht entdeckt wurde. Die unsachgemäße Rinnenanlage, die unrichtige Dachabdeckung, die Anbringung des Drahtkorbes und die Vernachlässigung der Überwachung des Daches sind dem Kläger zuzurechnen. Ganz überwiegend ist der Schaden durch diese letzteren Umstände verursacht worden. Hinzu kommt noch, daß der Kläger es unterlassen hat, den Schaden abzuwenden oder zu mindern. Er mußte bei den ersten Anzeichen der Wasseransammlung auf dem Speicher, die sich an den Zimmerdecken durch feuchte Flecken kenntlich machten, nach der Ursache forschen und das eingedrungene Wasser vom Speicher beseitigen. Dieser Pflicht war er nicht deshalb enthoben, weil er verreist war, denn dann mußte er vor der Abreise für ausreichende Überwachung seines Hauses sorgen. Der Klageanspruch ist also nicht begründet[19]).«

[19]) Das Urteil bildet einen Beitrag zur Frage, wie sich die Rechtsbeziehungen zwischen Hauseigentümer und RTV auf Grund der sogenannten Hausbesitzererklärung (§ 12 II FO — AB dazu S. 20 und Anl. 6, 7 S. 60) gestalten. Durch die Hausbesitzererklärung entsteht ein Vertragsverhältnis des bürgerlichen Rechts. Soweit die Hausbesitzererklärung eine Ersatzpflicht der RTV begründet, begrenzt die Hausbesitzererklärung diese Ersatzpflicht inhaltlich insofern, als der Hauseigentümer von der RTV auf Grund des Vertrags nur »Beseitigung der Beschädigungen« verlangen kann. Die Hausbesitzererklärung setzt dem Verlangen des Eigentümers auf Entschädigung sachliche Grenzen. Zahlung einer Geldentschädigung kann der Hauseigentümer aus dem Vertrag selbst nicht einseitig fordern.

Von dieser Auffassung geht auch das Urteil aus. Dagegen beruht das Urteil auf einem Rechtsirrtum, wenn es trotz Anerkennung dieser vertraglichen Begrenzung der Ersatzpflicht der RTV deren Zahlungspflicht aus § 276 BGB herleitet. Liegt eine Vertragsregelung vor, die den Gegenstand der Leistung des Schuldners auf »Beseitigung« von Beschädigungen begrenzt, so kann eine Geldzahlungspflicht nicht aus § 276 BGB abgeleitet werden. Der § 276 BGB gibt für diese Fälle keine Rechtsgrundlage für selbständige Ansprüche auf Zahlung von Geld. Das Gegenteil läßt sich auch nicht aus der Rechtsprechung über die Eigenschaft des § 276 BGB als selbständige Grundlage einer Haftung für Pflichtverletzung herleiten.

Es gibt jedoch Fälle, in denen der Hauseigentümer Ansprüche auf Zahlung von Geld wegen Benutzung seines Hauses durch Anlagen der RTV erheben kann. Wenn z. B. der Hauseigentümer einen Schaden an seinem Dach auf Vorrichtungen der RTV zurückführt, die sie auf Grund der Hausbesitzererklärung vorgenommen hat, so kann der Hauseigentümer, wenn er selbst die Schäden beseitigt, die Kosten hierfür von der RTV auf Grund des § 677 BGB (Geschäftsführung ohne Auftrag) verlangen. Diese Möglichkeit wird durch die Fassung der Hausbesitzererklärung nicht abgeschnitten. Der Hauseigentümer muß jedoch dann nicht nur beweisen, daß die RTV zur Beseitigung der Beschädigungen verpflichtet war, vielmehr hat er noch den weiteren Beweis zu führen, daß die Voraussetzungen der §§ 677 ff. BGB vorliegen, mithin u. a. vor allem, daß er die Beseitigung der Schäden so ausgeführt hat, wie das durch den Rahmen der Hausbesitzererklärung bestimmte Interesse der RTV mit Rücksicht auf deren wirklichen oder mutmaßlichen Willen es erfordert (§§ 683, 684 BGB). Außerdem hat der Hauseigentümer Anzeige von der selbständigen Vornahme der Beseitigung der Schäden nach § 681 BGB bei Vermeidung der Pflicht zum Schadensersatz. Ein weiterer Fall, in dem der Hauseigentümer trotz der Fassung der Hausbesitzererklärung Schadensersatz in Geld verlangen kann, ist der des § 251 Abs. 1 BGB, wonach der zur Herstellung des früheren Zustandes Verpflichtete den Berechtigten in Geld zu entschädigen hat, soweit die Herstellung selbst nicht möglich oder zur Entschädigung des Berechtigten nicht genügend ist. Dieser Grundsatz gilt in jedem Fall, in dem eine Pflicht zur Herstellung des früheren Zustandes durch »Beseitigung der Beschädigungen« begründet ist, mithin auch in dem Falle, daß diese Pflicht auf einem aus Anlaß einer Hausbesitzer-

b) OLG Celle, Urt. v. 20. November 1917, 1. U. 1. 86/17.

Auf dem Hause des G. hatte die RTV auf Grund einer Hausbesitzererklärung vom 18. März 1902 ein Gestänge für Telegraphenleitungen angebracht, im Jahre 1914 jedoch wieder entfernt. G. behauptete, durch die Schwankungen, denen das Gestänge infolge des Luftdrucks ausgesetzt gewesen sei, hätten sich Risse im Mauerwerk gebildet, welche die Standfestigkeit und Bewohnbarkeit des Hauses beeinträchtigt hätten. G. verlangte 2 400 ℳ als den zur Wiederherstellung erforderlichen Geldbetrag und erhob auf dessen Zahlung Klage. Die verklagte OPD Hannover bestritt, daß die Risse im Gebäude auf das Gestänge der RTV zurückzuführen seien, und wandte ein, daß sie nur verpflichtet sei, die nötigen Wiederherstellungsarbeiten, deren Kosten sie auf höchstens 400 ℳ schätzte, selbst vorzunehmen. Das Landgericht Hannover und das Oberlandesgericht Celle haben die Klage abgewiesen. Aus den Gründen des Urteils des Oberlandesgerichts vom 20. November 1917:

»Der Kläger stützt seinen Anspruch auf den zwischen ihm und der Beklagten geschlossenen Vertrag. Ein auf schuldhaftes Verhalten der Beklagten gestützter Anspruch ist weder ausdrücklich erhoben noch irgend näher begründet.

Bei der unter den Parteien streitigen Auslegung des Vertragsformulars ist davon auszugehen, daß — abgesehen von dem nicht weiter zu bezeichnenden Falle des Verschuldens — eine Haftung der Beklagten für die durch ihre Anlagen an dem Hause des Klägers verursachten Schäden aus dem Gesetz nicht abzuleiten ist. Das gilt insbesondere auch von dem Telegraphenwegegesetz vom 18. Dezember 1899, denn die dort der Reichs-Telegraphenverwaltung auferlegte Ersatzpflicht betrifft nur die auf Grund der Ermächtigung des Gesetzes errichteten Anlagen[20]), während hier die Benutzung des fremden Grundstücks für die Zwecke der Verwaltung einzig in der durch Vertrag eingeräumten Genehmigung des Eigentümers ihre Grundlage findet. Als Gegenleistung für die Genehmigung übernimmt es die Reichs-Telegraphenverwaltung, die infolge ihrer Vorrichtungen eintretenden Beschädigungen des Gebäudes »sofort für Rechnung der Reichskasse« zu beseitigen. Über das Maß der hiermit ausdrücklich übernommenen und genau im einzelnen bezeichneten Leistung hinaus darf die Vertragspflicht der Beklagten nicht erstreckt werden. Die Bestimmung des § 249 Satz 2 BGB, wonach, wenn wegen Beschädigung einer Sache Schadensersatz zu leisten ist, der Gläubiger statt der Herstellung den dazu erforderlichen Geldbetrag verlangen kann, ist in den Vertrag nicht aufgenommen und daher nicht anzuwenden.

Anders verhält es sich mit der Vorschrift des § 251 Abs. 1 BGB, wonach, wenn die Herstellung nicht möglich oder zur Entschädigung des Gläubigers nicht genügend ist, der Ersatzpflichtige den Gläubiger in Geld zu entschädigen hat. Diese Vorschrift erweitert nicht das Recht des Gläubigers, sondern sichert seine Durchführung in einem besonderen Falle. Sie muß, wenn durch Vertrag ein Anspruch auf Wiederherstellung beschädigter Sachen begründet wird, als stillschweigend mitvereinbart gelten. Andernfalls würde sich die Folge ergeben, daß die von den Vertragsparteien gewollte, auf Wiedergutmachung entstehender Schäden abzielende Regelung gerade in den bedeutenderen Fällen versagte. Der Kläger kann mithin auf Grund des Vertrags eine Entschädigung in Geld nicht schlechthin, sondern nur dann verlangen, wenn die Wiederherstellung nicht möglich ist. Daß dieser Fall gegeben sei, hat er nicht behaupten können, das Gutachten, auf welches er sich stützt, geht vielmehr davon aus, daß eine völlige Beseitigung der angeblichen Schäden ausführbar sei[21]).«

---

erklärung zustandegekommenen Vertrag beruht (vgl. Fall b, Urteil des OLG Celle). Die Voraussetzungen des § 251 Abs. 1 BGB muß der Hauseigentümer beweisen. Anderseits steht auch der RTV der Weg der Geldzahlung im Falle des § 251 Abs. 2 BGB — wenn die Herstellung unverhältnismäßige Kosten verursachen würde — offen.

Ganz abgesehen von diesen Fällen steht rechtlich nichts im Wege, daß die RTV im Einzelfall vergleichsweise die Beseitigung der Beschädigungen dem Hauseigentümer überläßt und ihm den erforderlichen Geldbetrag zahlt. Dr. Neugebauer, Ministerialrat.

[20]) Der Auffassung des Gerichts ist im Ergebnis beizutreten. Das TWG sieht eine Schadensersatz- und Erstattungspflicht der RTV nur vor bei Benutzung von Verkehrswegen in gewissen Fällen (§§ 2, 3, 4, 5, 6) sowie bei Grundstücken, die nicht Verkehrswege im Sinne des TWG sind, falls diese lediglich im Luftraum gekreuzt werden.

[21]) Vgl. Anm. 19 zum Urteil unter a. Dr. Neugebauer, Ministerialrat.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.

Archiv für Post und Telegraphie

Herausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Nr. 3 Berlin, März 1923

Wohnungsfürsorgetätigkeit der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

Von Ministerialamtmann C ä u ß e in Berlin (Reichspostministerium).

Im Bereich der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung wurde mit der Beschaffung von Wohngebäuden für unmittelbare Rechnung der Reichskasse 1897 begonnen; in diesem Jahre sind bereits 153 Familienwohnungen für Beamte des unteren Dienstes hergestellt worden. Die Wohnungsfürsorgetätigkeit beschränkte sich zunächst auf die Errichtung oder Anmietung von Dienstwohngebäuden an Landorten und allein gelegenen Bahnhöfen, erst vom Jahre 1902 an dehnte man die bisherigen Maßnahmen auch auf städtische Orte, und zwar in besonders dringenden Fällen auch für geringer besoldete B e a m t e aus. Bis zum Jahre 1906 war die Bautätigkeit sehr rege, so daß zu diesem Zeitpunkt schon 2017 Wohnungen für untere und 52 Wohnungen für mittlere Beamte zur Verfügung standen. In den folgenden Jahren ließ die Bautätigkeit nach, um dann während des Weltkriegs fast ganz aufzuhören. Der unglückliche Ausgang des Krieges, die Abwanderung von tausenden von Familien aus den abgetretenen und besetzten Gebieten führten einen solchen Zustrom wohnungsloser Flüchtlinge in das Land, daß in vielen Städten und sogar in ganzen Landesteilen ein ständig wachsender, von Jahr zu Jahr bedrohlicher werdender Wohnungsmangel eintrat. Dazu kam die große Zahl aller während des Krieges und nach Friedensschluß neu gegründeten Hausstände, zu deren Unterbringung es an geeigneten Familienwohnungen fehlte. Eine besondere Verschärfung erfuhr die Wohnungsnot in den besetzten Gebieten durch die Beschlagnahme zahlreicher Familienwohnungen durch die Besatzungsbehörden. Das vollständige Versagen der privaten Bautätigkeit veranlaßte die Reichs- und Staatsbehörden zu besonderen Maßnahmen, um im Verein mit den Gemeindeverwaltungen und den sonstigen für den Wohnungsbau in Frage kommenden Stellen dem immer drückender werdenden Wohnungselend zu steuern.

Die Reichs-Postverwaltung nahm zunächst ihre frühere Bautätigkeit in verstärktem Maße wieder auf, und zwar beschränkte sie sich jetzt nicht nur auf die Erstellung neuer reichseigener Wohngebäude, sondern suchte auch durch die Errichtung von Wohnbaracken sowie durch den Ausbau bereits vorhandener, für ihre ursprünglichen Zwecke nicht mehr benötigter Baulichkeiten (Kasernen, Festungsanlagen usw.) eine Reihe von Behelfs- und Notwohnungen zu schaffen. Daneben

ging die Postverwaltung wie die übrigen Reichs- und Staatsbehörden dazu über, fremde Bauunternehmungen (gemeinnützige Baugenossenschaften, Beamtenwohnungsvereine, Siedlungsgesellschaften, Eigenheimbau usw.) durch Hergabe zinsfreier Arbeitgeberdarlehen zu unterstützen, nachdem für diese Zwecke besondere Mittel bei Titel 1a der einmaligen Ausgaben des ordentlichen Haushalts (seit 1. April 1922 Kapitel 2 Titel 2 des außerordentlichen Haushalts) zur Verfügung gestellt waren.

Zur Zeit sind für die Bekämpfung der Wohnungsnot unter den Postbediensteten folgende Wege gangbar:

1. Errichtung reichseigener und Ankauf fertiger Wohngebäude;
2. Förderung fremder Bauunternehmungen;
3. Einbau von Wohnungen in vorhandene reichseigene Postdienstgebäude;
4. Unterstützung von gemeinnützigen Genossenschaften, unter deren Mitgliedern sich Postbedienstete befinden, durch Hergabe von verzinslichen Darlehen aus dem Wohnungsfürsorgefonds des Reichsarbeitsministeriums (Hergabe von 2. Hypotheken) und durch Übernahme von Bürgschaften für von dritter Seite gewährte Darlehen.

Die Errichtung reichseigener Wohngebäude kann unter den heutigen Verhältnissen in der Hauptsache nur für Orte auf dem flachen Lande in Betracht kommen, an denen gemeinnützige Baugenossenschaften o. dgl. nicht bestehen, bei denen also jede Möglichkeit fehlt, dem Wohnungsmangel durch Gewährung unverzinslicher Baudarlehen zu begegnen. Zudem zwingt bei der in letzter Zeit eingetretenen ungeheueren Preissteigerung auf dem Baumarkt die wirtschaftliche Notlage des Reichs zu äußerster Sparsamkeit. Nach den Erfahrungen des verflossenen Jahres erfordern jetzt die meisten Neubauten einen so unverhältnismäßig hohen Bauaufwand, daß sich bei aller Würdigung der traurigen Lage der wohnungsnotleidenden Beamtenschaft die Bereitstellung derartig hoher Mittel oft nicht mehr rechtfertigen läßt. Es muß daher, besonders in Städten und Industriegebieten, in denen bereits gemeinnützige Wohnungsgenossenschaften usw. bestehen, mit allem Nachdruck erstrebt werden, die Wohnungsnot in erster Linie im Wege der Unterstützung dieser Genossenschaften zu bekämpfen.

Mit dem Einbau von Wohnungen in reichseigene Postdienstgebäude wird fortzufahren sein, sofern durch Verkleinern übergroßer Dienstwohnungen, durch Ausbau von Nebenräumen, Dachgeschossen usw. die Herrichtung von Neuwohnungen noch möglich ist.

Anträge auf Gewährung von verzinslichen Darlehen aus den dem Reichsarbeitsministerium zur Verfügung stehenden Wohnungsfürsorgefonds sind von den Baugenossenschaften usw. unmittelbar an den Reichsarbeitsminister in Berlin NW, Scharnhorststraße 35, zu richten; dem Reichspostministerium stehen Mittel für derartige verzinsliche Baudarlehen nicht zur Verfügung.

Die Errichtung reichseigener Wohngebäude und die Gewährung zinsfreier Arbeitgeberdarlehen erfolgt zur Zeit nach nachstehenden Richtlinien:

a) Reichseigene Wohngebäude.

Bevor die Errichtung reichseigener Wohngebäude angeregt werden kann, muß die Bedürfnisfrage in jeder Weise geklärt sein. Dabei ist insbesondere auf die Umgestaltung der Personalverhältnisse einer Verkehrsanstalt infolge etwaiger im Gange befindlicher Vereinfachungsmaßnahmen Rücksicht zu nehmen. Steht die Bedürfnisfrage außer Zweifel, so ist der geplante Bau in die alljährlich zum 1. Mai fällige Nachweisung der im nächsten Rechnungsjahr anzukaufenden Wohngebäude aufzunehmen.

Reichseigene Wohngebäude können nur in Gestalt ganz einfacher Häuser errichtet werden, die in bezug auf Einrichtung und Größe nicht über das Maß des tatsächlich Notwendigen hinausgehen. Allgemeine Bestimmungen über die Aufstellung der Entwürfe, Größe und Grundrißanordnung der Gebäude, Bauausführung usw. sind nicht erlassen. Es muß auf die Berufs- und Lebensverhältnisse der Postbediensteten, die Volksgewohnheiten sowie die Witterungs- und sonstigen besonderen örtlichen Verhältnisse Rücksicht genommen werden. Die geltenden Polizeiverordnungen sind zu beachten. Bei der Auswahl des Bauplatzes ist auf dessen günstige Lage zur Postanstalt, zu den Lebensmittelverkaufstellen sowie zu Kirche und Schule besonderes Gewicht zu legen. Auch bedarf es sorgfältiger Prüfung, ob etwa auf dem in Aussicht genommenen Grundstück außergewöhnlich hohe Abgaben und Lasten ruhen und ob die Zahlung größerer Anliegerbeiträge in Frage kommt. Außergewöhnliche Ausgaben aus Anlaß der Beschaffenheit der Baustelle sind zu vermeiden; der Baugrund, die Grundwasserverhältnisse sowie die Möglichkeit einer Entwässerung des Baugrundes sind daher einer besonders sorgfältigen Prüfung zu unterziehen.

Jeder Familienwohnung kann ein Stück Gartenland, in der Regel nicht über 300 qm, zugeteilt werden. Ställe für Kleinviehhaltung sind im allgemeinen nur für ländliche Verhältnisse vorzusehen. Die innere Ausstattung dieser Ställe muß den Wohnungsinhabern überlassen bleiben. Das Äußere der Gebäude soll bei aller Einfachheit gleichwohl nach Möglichkeit auch baukünstlerischen Anforderungen entsprechen. Im allgemeinen empfiehlt sich eine Anlehnung an die überlieferten örtlichen Bauformen, sofern diese künstlerische Werte in sich bergen. Die Einrichtung und Ausstattung der Wohnungen soll bei Vermeidung jeglichen überflüssigen Aufwandes den Ansprüchen gleichgestellter Kreise genügen.

b) Gewährung von Arbeitgeberzuschüssen.

An der Abbürdung der Baukostenüberteuerung für Wohnungsbauten, die wohnungsnotleidenden Postbediensteten zugute kommen sollen, beteiligen sich Land und Gemeinde nach den reichsgesetzlichen Bestimmungen (Bekanntmachung der Reichsregierung zur Ausführung des Gesetzes, betreffend die vorläufige Förderung des Wohnungsbaues, vom 12. Februar 1921, Reichsgesetzbl. S. 175, veröffentlicht im Zentralblatt für das Deutsche Reich Nr. 10 vom 25. Februar 1921 S. 130 ff). Daneben muß von den Gemeinden in Anspruch genommen werden, daß sie außer dem gesetzlichen Pflichtanteil noch die Hälfte der nach Abzug des Dauerwerts, des Landesdarlehens und des Gemeindepflichtdarlehens verbleibenden ungedeckten Baukosten übernehmen.

Für die Gewährung von zinsfreien Arbeitgeberdarlehen durch die Postverwaltung sind im Benehmen mit den übrigen an der Wohnungsfürsorge beteiligten Reichsbehörden und dem Preußischen Wohlfahrtsministerium besondere Grundsätze aufgestellt worden. Diese Grundsätze sind für die selbständige Erledigung von Anträgen auf Gewährung zinsfreier Arbeitgeberdarlehen durch die Oberpostdirektionen maßgebend. Bei der Behandlung der Anträge muß unterschieden werden, ob preußische oder außerpreußische Gebietsteile in Frage kommen. Anträge aus preußischen Gebietsteilen werden dem zuständigen Regierungspräsidenten bzw. dem Präsidenten des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk in Essen zur weiteren Bearbeitung nach den hierfür erlassenen Richtlinien überwiesen. Nur in Groß-Berlin erfolgt die Verteilung der zur Verfügung stehenden Mittel zu Arbeitgeberzuschüssen und die Verteilung der damit zu errichtenden Wohnungen unter die Reichs- und Staatsbeamten bis auf weiteres durch die Zentralstellen unter Beteiligung des Oberpräsidenten in Charlottenburg.

Bei Anträgen aus außerpreußischen Landesteilen sind die Oberpostdirektionen innerhalb der vorgeschriebenen Grenzen zur selbständigen Erledigung im Benehmen mit den an dem Bauvorhaben etwa beteiligten sonstigen Reichs- und Landesbehörden und in Grenzen der ihnen zur Verfügung stehenden Mittel zuständig. Sind Angehörige der Postverwaltung mit solchen anderer Behörden gemeinschaftlich an einem Bauvorhaben beteiligt, so wird die Führung der Verhandlungen mit den Genossenschaften, Gemeinden usw. zweckmäßig der Reichs- oder Landesbehörde obliegen, die an dem Bauvorhaben überwiegend beteiligt ist. Jedenfalls muß vermieden werden, daß ein unabhängiges Nebeneinanderarbeiten der verschiedenen Zuschußgeber das Zuschußverfahren erschwert und die Durchführung des Bauvorhabens unliebsam verzögert. Es wird sich daher empfehlen, mit den Landesministerien oder Landesprovinzialbehörden allgemein Vereinbarungen darüber zu treffen, wie sich das Beihilfeverfahren möglichst einfach gestalten läßt. Dabei muß selbstverständlich Vorsorge getroffen werden, daß die Belange der Postverwaltung ausreichend gewahrt bleiben und die vorgeschriebenen Grundsätze eingehalten werden.

Der Postverwaltung ist es auf diesem Wege gelungen, im Laufe der letzten Jahre zahlreiche Neuwohnungen für ihre wohnungsnotleidenden Angehörigen bereitzustellen, soweit ihr dies bei der fortschreitenden Verteuerung der Bauvorhaben mit den für Zwecke der Wohnungsfürsorge zur Verfügung stehenden Mitteln eben möglich war.

Es wurden im Jahre 1919: 641, 1920: 970, 1921: 1495 und 1922: 1522 Neuwohnungen geschaffen. In vorstehenden Zahlen sind die in Bayern und Württemberg erstellten Neuwohnungen nicht mit einbegriffen.

Nach Abzug der zahlreichen in den abgetretenen Gebietsteilen gelegenen und somit dem Reiche verlorengegangenen Wohngebäude beträgt die Zahl der zur Zeit vorhandenen reichseigenen Wohnhäuser im ehemaligen Reichspostgebiet 592 mit insgesamt 1 768 Wohnungen, die Zahl der Mietwohngebäude 158 mit zusammen 408 Wohnungen.

Darunter befinden sich:

	reichseigene	angemietete
Einfamilienhäuser	22	7
Zweifamilienhäuser	280	97
Dreifamilienhäuser	69	16
Vierfamilienhäuser	178	34
Fünffamilienhäuser	15	1
Sechsfamilienhäuser	22	3
Wohnhäuser mit acht und mehr Wohnungen	6	—
zusammen	592	158

Für Wohnungsfürsorgezwecke sind bisher aufgewendet worden

a) zur Errichtung reichseigener Wohngebäude und Beschaffung von Notwohnungen:

bis zum Jahre 1914	8 907 000 M
1915 bis 1918	840 000 »
1919	2 000 000 »
1920	17 400 000 »
1921	35 000 000 »
1922	250 000 000 » ;

b) zur Hergabe von Arbeitgeberdarlehen:
1919 bis 1921 .... 36 000 000 ℳ
1922 .... 420 000 000 » .

Die Postverwaltung wird auch weiterhin mit allem Nachdruck bestrebt sein, für ihre Angehörigen auf dem Gebiet der Wohnungsfürsorge einzutreten, denn sie ist sich wohl bewußt, daß die Berufsfreudigkeit ihrer Beamten und der zur Wiedergenesung unseres schwer darniederliegenden Wirtschaftslebens notwendige Arbeitswille auf die Dauer leiden können, wenn die ungemein wichtige Wohnungsfrage nicht einer baldigen glücklichen Lösung entgegengeführt wird.

Spareinrichtungen im Rohrpostbetrieb.

Von Postbaurat Kasten in Berlin.

Die neueren umfangreichen Rohrpostanlagen verbrauchen beträchtliche Mengen Treibluft, die sich bei der Berliner Stadtrohrpost, bei der die eigenen Kraftmaschinen im Vergleich zum elektrischen Antrieb überwiegen, durch den jährlich aufzuwendenden Brennstoff beurteilen läßt. In den letzten Jahren sind 3270 t Kohlen, 125 t Treiböl für Dieselmotoren und 20 t Maschinenöl verbraucht worden, deren Beschaffungswert nach den Preisen zu Anfang des Jahres 1923 rund 280 Millionen Mark beträgt. Dazu kommt noch der Strom für die elektrisch angetriebenen Gebläse der Stadtrohrpost und der in der letzten Zeit weiter ausgebauten Hausrohrpostanlagen im Haupttelegraphenamt und Postscheckamt, dessen Kosten durch einen sehr günstigen Vertrag mit den städtischen Elektrizitätswerken bis jetzt noch sehr niedrig gehalten werden konnten.

In technischen Betrieben betrachtet man eine Ersparnis von 10 v H als gering und noch unsicher und nimmt eine solche von 20 v H als Durchschnitt an, die sich mit einfachen Mitteln noch erreichen läßt; darüber hinausgehende Ersparnisse sind selten und nur bei schlecht eingerichteten und geleiteten Betrieben denkbar. Rechnen wir also mit einer Ersparnis von 20 v H, so würde sich ein Betrag von mindestens 30 Millionen Mark allein für die Stadtrohrpost in Berlin erreichen lassen.

Über den Weg, der zu diesem Ziele führt, wird man nicht lange im Zweifel sein können; er heißt wie überall: Einschränkung des Verkehrs. Bei dem Rohrpostbetrieb hat aber die Einschränkung des Verkehrs nur unter ganz bestimmten Voraussetzungen eine Ersparnis an Betriebsluft zur Folge, und zwar nur dann, wenn der Luftverbrauch im Verhältnis zur Zahl der beförderten Büchsen oder Büchsenzüge abnimmt.

Bei einem Betrieb mit dauernd im Rohre strömender Treibluft, mag sie sich nun in einem geschlossenen Kreise bewegen (Betrieb mit kreisendem Luftstrom) oder sich durch Ansaugen aus der Außenluft dauernd erneuern (Betrieb mit dauernd strömender Saugluft in offenen Rohrkreisen), kann man eine Ersparnis nur dann erzielen, wenn man die Luftströmung in den durch Zusammenfassen des Verkehrs zu wenig Büchsen erreichten Betriebspausen unterbricht und die Leistung der Maschine hiernach herabregelt. Bei einer Stadtrohrpostanlage mit langen Rohrkreisen wird eine solche Unterbrechung kaum möglich sein, da sich stets eine oder mehrere Büchsen in jedem Rohrkreise be-

finden werden; dagegen ist dies Verfahren in Hausrohrpostanlagen besonders auf kurzen wenig benutzten Fahrrohren ohne weiteres anwendbar. Wir kommen hierauf noch später zurück.

Bei der mit Luftwechselbetrieb arbeitenden Stadtrohrpost in Berlin läßt sich eine Ersparnis an Treibluft durch Einschränken der Zugzahl ohne weiteres erzielen. Dem Zusammenfassen der Züge sind indessen durch den Fassungsraum der jetzt benutzten Apparate, die nur fünf, höchstens sieben Büchsen ohne Treiber aufnehmen können, Grenzen gesetzt.

Der Fassungsraum ließe sich durch Auswechseln der Apparatkammern gegen größere wohl erhöhen, eine Maßnahme, die in der jetzigen Zeit mit großen Kosten verbunden ist.

Der Verkehr mit Rohrpostbriefen und -karten spielt jetzt keine besondere Rolle mehr; der Telegrammverkehr, der von Anfang an die Hauptaufgabe der Stadtrohrpost bildete, ist wieder in seine ursprünglichen Rechte eingesetzt worden. Damit wird das Telegraphenamt wieder zum Mittelpunkt des gesamten Rohrpostverkehrs, das auch die Verteilung der Telegramme auf die Rohrpostlinien und die auf diesen fahrenden Zügen zu übernehmen hat, und zwar möglichst derart, daß unterwegs kein Nachsortieren mehr nötig wird. Bei einer Zahl von fünf Büchsen können nur die ersten fünf Rohrpostbetriebstellen mit fertig sortierten Büchsen versorgt werden; ist die Zahl größer, so muß unterwegs noch einmal verteilt werden. Mit Ausnahme einiger weniger sehr langer Linien kommt man bei der Berliner Stadtrohrpost mit einem Verteilen allein im Haupttelegraphenamt aus.

Durch das Überwiegen des Telegrammverkehrs, der strahlenförmig vom Haupttelegraphenamt ausgeht und bei ihm zusammenströmt, sind die Querlinien, die wichtigere Ämter unmittelbar in Verbindung bringen und daher hauptsächlich für den Verkehr mit Rohrpostbriefen und -karten bestimmt waren, zur Bedeutungslosigkeit herabgesunken; sie werden daher jetzt teilweise überhaupt nicht, teilweise nur in langen Pausen benutzt und dienen hauptsächlich zu Umleitungen bei Störungen. Auch auf einigen Endlinien ist der schwache Verkehr zur Hälfte der bis jetzt gefahrenen Zugzahl herabgesetzt worden.

Eine Einschränkung der Zugzahl äußert sich nur dann als Luftersparnis, wenn der Fahrplan pünktlich durchgeführt wird. Während des Krieges wurde der Versuch gemacht, in den ersten beiden Stunden des Vormittagbetriebs dadurch an Luft zu sparen, daß nur nach Bedarf ohne Plan gefahren wurde. Obwohl dabei die Zugzahl verringert wurde, ergab sich trotzdem keine Ersparnis an Treibluft, weil durch unregelmäßiges und unpünktliches Abstellen der Arbeitsluft zuviel Luft verloren ging. Daraus ergibt sich der große wirtschaftliche Vorteil, der durch das Selbstabstellen der Treibluft bei Rohrpostanlagen mit Luftwechselbetrieb erzielt wird. Es ist besonders für die kleinen Rohrpostbetriebstellen, wo nur ein oder höchstens zwei Apparate zu bedienen sind, wichtig, weil der bedienende Beamte durch die ihm übertragenen Nebenarbeiten an einer pünktlichen Bedienung behindert wird, und um so wirksamer, je geringer die Zugzahl ist, je mehr also die Nebenarbeiten über den Rohrpostdienst überwiegen.

Die Luftabstellung ist in der letzten Zeit technisch ganz wesentlich verbessert und auch vereinfacht worden; es ist dies u. a. dadurch erreicht worden, daß an Stelle der bisher benutzten Schieber und Hähne Ventile benutzt werden, und daß sie nicht von außen durch einen besonderen Abstellapparat bewegt werden, sondern mit dem Antrieb zu einem Ganzen verbunden und in einem geschlossenen Gehäuse vereinigt sind. In der neuen Bauart lassen sich die Abstellventile,

die man ebensogut Sparventile nennen kann, auch an Apparaten älterer Bauart anbringen.

So einfach diese Sparventile auch in ihrer jetzigen Ausführung sind, so können sie doch mit Rücksicht auf die Beschaffungs- und Umänderungskosten nur allmählich eingeführt werden. Vorläufig muß daher auf den noch nicht mit Sparventilen ausgerüsteten Strecken die pünktliche Bedienung als Ersatz eintreten.

Diese ist nun in hohem Grade von einem einfachen, sich in regelmäßigem Zeitmaß wiederholendem Fahrplan abhängig. Bei der Stadtrohrpost waren schon von jeher Fahrpläne eingeführt, die sich stündlich wiederholten. Wenn nun von einem Beamten in einer größeren Rohrpostbetriebstelle mehrere Apparate zu bedienen waren, so mußte der Beamte, da jeder von ihnen einen anderen Fahrplan hatte, sehr genau aufpassen und ein gutes Gedächtnis haben, um alle Handgriffe zu den vorgeschriebenen Zeiten auszuführen.

Durch einen neuen Fahrplan ist ihm dies wesentlich erleichtert worden. Die Eigentümlichkeit dieses Fahrplans besteht darin, daß er ganz aus dem technischen Fahrdienst heraus entwickelt worden ist, ohne jedoch den Verkehr einzuengen.

Die technische Grundlage dieses neuen Fahrplans ist das Zifferblatt der Uhr und die durchschnittliche Fahrzeit auf einer Teilstrecke. Der frühere Fahrplan hatte den Mangel, daß die Abfahrzeiten sehr unregelmäßig über das Zifferblatt verteilt und schwer ablesbar waren. Es gab z. B. in dem besonders beliebten 7½-Minutenverkehr Abfahrzeiten von ½, 9, 14½ usw. Minuten nach der vollen Stunde. Die leichte Ablesbarkeit der Zeiten auf dem Zifferblatt ließ es erwünscht erscheinen, die Abfahrzeiten auf die Stundenziffern des Ziffernblatts zu legen; diesem Bestreben kam zugute, daß die Fahrzeit auf jeder Linie einschl. Aufenthalt rund 5 Minuten im Durchschnitt erfordert, so daß die Abfahrzeiten von Amt zu Amt um 5 Minuten verschoben werden konnten. Aus dieser Fahrzeit ergab sich gleichzeitig, da vor dem Absenden eines Zuges z. B. mit Druckluft der mit Saugluft kommende Gegenzug abgewartet werden muß, der Zugabstand zu $2 \times 5 = 10$ Minuten. Der neue Fahrplan ist mithin ein einheitlicher 10-Minutenfahrplan mit 5 Minuten Fahrzeit für jede Teilstrecke, nur auf langen Strecken ist ein 20-Minutenverkehr eingeführt.

Da die Teilstrecken verschieden lang sind, kann bei den kürzeren die Pause zwischen der Ankunft und dem Weitersenden bzw. dem Zurücksenden des Gegenzugs auf dem gleichen Rohre zum Ausgleichen von Verspätungen benutzt werden, die sich besonders leicht auf den langen Strecken mit zahlreichen Teilstrecken einstellen.

Soweit wie möglich haben alle Apparate, auch der größeren Betriebstellen, nur einen Fahrplan. Planmäßig müßte also ein Beamter sämtliche Züge mit den ihm zugeteilten Apparaten zu gleicher Zeit absenden; in Wirklichkeit bedient er sie nacheinander, und zwar soll er den Apparat der längsten Linie zuerst bedienen, um auf diese Weise den Unterschied in der Fahrzeit etwas auszugleichen. Aus dieser Bedienungsweise ergibt sich, daß die gleichartigen Handgriffe nacheinander an den Apparaten vorgenommen werden; da dies außerdem in regelmäßigen, sich dem Gedächtnis und Zeitgefühl leicht einprägenden Pausen, also einem einfachen Zeitmaß, geschieht, ist die Bedienung pünktlicher und genauer geworden. Nicht nur pünktlichere Beförderung, sondern sparsamerer Verbrauch der Treibluft und Verringerung der durch falsche Handgriffe verursachten Störungen sind die wichtigen Ergebnisse.

Die Zahl der stündlich im einheitlichen 10-Minutenplan auf jeder Strecke gefahrenen sechs Züge wird an einigen Zwischenstellen durch Zugzähler überwacht.

Das Zählwerk ist genau das gleiche wie das der Gesprächszähler; nur der Antrieb ist nicht elektromagnetisch, sondern pneumatisch; der zum Drehen der Zahlenrädchen erforderliche Hin- und Hergang des Antriebs wird durch die abwechselnde Wirkung der Treibluft als Druck- und Saugluft erzielt: ein kleiner mit der Empfangskammer des Apparates in Verbindung gebrachter Kolben wird bei der Fahrt mit Druckluft vorwärts bewegt und bei der Rückfahrt mit Saugluft wieder in seine Anfangsstellung zurückgesaugt; er zählt auf diese Weise jeden Zug einer Fahrrichtung.

Auf eine Ersparnis an Beamtenkräften zielt eine andere Neuerung hin.

In Berlin besteht im örtlichen Telegrammverkehr ein scharfer Wettbewerb zwischen dem Ferndrucker und der Rohrpost. Da bei ersterem die Entfernung keine Bedeutung hat, so übertrifft er an Geschwindigkeit die Rohrpost mit zunehmender Streckenlänge. Die Grenze nun, wo der Ferndrucker schneller arbeitet, ist nicht genau zu ziehen, da auch die Wortzahl des einzelnen Telegramms und ihre Gesamtzahl von Einfluß sind. Telegramme mit großer Wortzahl werden daher von der Rohrpost schneller befördert; ebenso arbeitet sie auch bei starkem Andrang schneller, da selbst der stärkste Verkehr selten ihre Leistungsfähigkeit übersteigt und es für die Bedienung wenig ausmacht, ob in eine Büchse ein oder 20 Telegramme eingeladen werden. Eine Ersparnis an Fahrzeit ist jedenfalls anzustreben, um den in der Bedienung und Unterhaltung teuren Ferndruckerbetrieb einzuschränken. Seine Ausnutzung wird auch dadurch noch beeinträchtigt, daß in den Rohrpostbetriebstellen der Verkehrsämter Ferndrucker und Rohrpost zur Benutzung nach Wahl oft im gleichen Dienstraum aufgestellt sind und das Personal die bequemere Rohrpost vorzieht, wenn dies nicht durch eine scharfe Aufsicht verhindert wird. Die Ersparnis an Fahrzeit ist auf einigen mit Doppelrohren ausgerüsteten Strecken dadurch erreicht worden, daß zwei Rohre von passender Länge unter Ausschaltung des Zwischenamts zu einer Teilstrecke verbunden worden sind. Um den 10-Minutenfahrplan noch sicher durchführen zu können, darf ihre Länge nicht größer als 2 km sein; größere Strecken bis etwa 2,5 km lassen sich dadurch überwinden, daß zum Anfahren des Zuges Druckluft und auf dem zweiten Rohrabschnitt Saugluft benutzt wird, also jedesmal die am kräftigsten auf der Teilstrecke wirkende Luftart[1]).

Diese an sich schon bekannte Betriebsweise unterscheidet sich außer durch die Anwendung auf zwei zusammengeschaltete (miteinander verbundene) Teilstrecken auch noch durch ihre technische Einrichtung von der früheren Anwendungsweise.

Vor allem kann man in dem ausgeschalteten, ohne Anhalten von dem Zuge durchfahrenen Zwischenamt Einrichtungen einbauen, die den Lauf des Zuges durch Zeichen (Glühlampen) überwachen lassen und die bei der Fahrt mit Druckluft die Vorluft abführen und beim Saugbetrieb Nachluft nachströmen lassen. Dadurch wird erreicht, daß sich die Fahrgeschwindigkeit, die sonst mit der Rohrlänge zunimmt, auf den Teilstrecken nicht ändert. Gleichzeitig wird beim Übergang von Druck- auf Saugluft die Dehnungskraft der Druckluft für den Lauf des Zuges ausgenutzt; dadurch und durch den Fortfall der Zwischenbedienung wird auch an Kraftluft gespart; diese Ersparnis tritt aber gegenüber der Hauptsache, der Einschränkung des Ferndruckerbetriebs, zurück; auch die Ersparnis an Bedienungskosten in dem Zwischenamt und an Apparaten — im Zwischenamt, der Verbindungsstelle der beiden Fahrrohrstrecken werden zwei Apparate entbehrlich — ist wichtiger als die Ersparnis an Treibluft.

Alle diese in den letzten Jahren unter dem Drucke der wirtschaftlichen Verhältnisse entstandenen Neuerungen und Verbesserungen haben den Nachweis

[1]) Archiv 1916, Nr. 6.

erbracht, daß die alte Berliner Stadtrohrpost, die in wenigen Jahren das ehrwürdige Alter von 50 Jahren erreicht haben wird, eine überraschende Anpassungsfähigkeit an den Wechsel des Verkehrs und die Wirtschaftslage besitzt. Sie kann daher ebenso wie in den Friedensjahren vor dem Weltkrieg auch jetzt noch als ein Hilfsmittel des Telegrammverkehrs angesehen werden, das Sparsamkeit, Leistungsfähigkeit und Pünktlichkeit miteinander verbindet. Dabei ist der Einfluß des Personals von besonderer Bedeutung, was sich daran ermessen läßt, daß von der Gesamtzeit, die zum Austausch eines Telegramms erforderlich ist, auf den eigentlichen technischen Teil nur ein verschwindend kleiner Bruchteil entfällt, und daß daher trotz aller technischen Fortschritte die Auswahl geeigneten und zuverlässigen Personals die Hauptrolle spielt.

Zur Frage der Stellung des Testamentsvollstreckers eines Fernsprechteilnehmers.

Von Ministerialrat Dr. Neugebauer in Berlin (Reichspostministerium).

Stirbt ein Fernsprechteilnehmer, der in seinem Testament einen Testamentsvollstrecker ernannt hat, so ergibt sich bei Prüfung der Frage, welche Stellung der Testamentsvollstrecker im Fernsprechrecht der RTV gegenüber einnimmt, eine Reihe von Fragen, die kürzlich in einem Rechtsstreit vor dem Amts- und Landgericht Breslau zur Erörterung gekommen und zum Teil in den neuen AB zur FO (von 1923) beantwortet sind. Der Sachverhalt des Rechtsstreites war folgender:

1921 starb in Breslau, Gstraße, die Witwe Regina H. Sie hinterließ zwei Töchter Liesa H. und Wally. Wally war mit C. verheiratet. Regina H. war Teilnehmerin eines Fernsprechhauptanschlusses. Ihr Schwiegersohn C. hatte von diesem Hauptanschluß einen Nebenanschluß in seiner Privatwohnung Pstraße. Regina H. hatte ihre Töchter zu Erben eingesetzt und C. zum Testamentsvollstrecker ernannt. Der Testamentsvollstrecker war im Testament von allen Beschränkungen befreit und ermächtigt worden, Rechtsgeschäfte mit sich selbst abzuschließen. Er hatte die Verwaltung des ganzen Nachlasses, insbesondere die Verwaltung des der Erbin Liesa zugefallenen Erbteils bis zu deren Tode. Die Miterbin Liesa H. blieb zunächst im Besitz des in der Wohnung der Erblasserin belassenen Hauptanschlusses. Nach einiger Zeit verlangte der Testamentsvollstrecker von der OPD Breslau die Verlegung des Hauptanschlusses nach seiner Privatwohnung in der Pstraße. Als die OPD dies ablehnte, erhob er vor dem Amtsgericht Klage mit dem Antrage:

1. das Reich zu verurteilen, daß es den Hauptanschluß der Erblasserin nach seiner Wohnung verlege, oder
2. das Reich zu verurteilen, ihm für seinen Nebenanschluß Sprechmöglichkeit herzustellen.

Die OPD machte geltend: das Teilnehmerverhältnis sei nicht vererblich; außerdem verlange der Kläger nicht eine Verlegung, sondern eine Übertragung, wozu aber die OPD die Genehmigung nicht erteile.

Das Amtsgericht verurteilte die OPD nach dem Klageantrage.

Es nahm — durchaus zu Unrecht und im Widerspruch mit der FO — an, daß das Teilnehmerverhältnis »den Grundsätzen des bürgerlichen Rechts unterliegt«, und führte weiter folgendes aus:

»Als Inhaber des Nebenanschlusses steht der Kläger in keinem Vertragsverhältnis zu beklagtem Postfiskus und hat als solcher keine Ansprüche (§ 25 II FO), wohl aber in seiner Eigenschaft als Testamentsvollstrecker.

Der Beklagte beruft sich mit Unrecht auf § 13 FO. Eine Übertragung kommt bei dem Kläger nicht in Frage. Nach § 1922 BGB ist mit dem Tode der Regina H. das Vermögen als Ganzes und somit auch die Rechte aus dem Telephonvertrage im Wege der Universalsukzession ohne besondere Übertragung der einzelnen Sachen und Rechte auf die Erben übergegangen. Das Teilnehmerverhältnis wird also von den Erben ohne weiteres fortgesetzt. Es kommt nur eine Verlegung (nicht Übertragung) des Hauptanschlusses in Betracht. Letztere ist ohne weiteres zulässig.«

Das Landgericht Breslau hat das Urteil des Amtsgerichts abgeändert und die Klage abgewiesen (Urteil vom 6. März 1922 — 11/1 S. 782. 21). Die Entscheidungsgründe lauten:

»Wenn auch der Staat als Inhaber des Postbetriebes den die Posteinrichtungen Benutzenden als Vertragsgegner gegenübersteht, so kann dieses Vertragsverhältnis doch nicht nach den allgemeinen, rein privatrechtlichen Grundsätzen beurteilt werden. Vielmehr gelten dafür besondere Bestimmungen, neben denen die Regeln des bürgerlichen Rechts nur insoweit Anwendung finden, als die besonderen Bestimmungen nicht etwas anderes besagen[1]). Diese besonderen Bestimmungen sind für den Fernsprechbetrieb in dem Fernsprechgebührengesetz vom 11. Juli 1921, der Fernsprechordnung vom 25. August 1921 und den dazu erlassenen Ausführungsbestimmungen niedergelegt .... Während die Übertragung des Anschlusses die Telegraphenverwaltung nicht zuzugestehen braucht, muß dem Antrag auf Verlegung stattgegeben werden, nur soll der Antrag in der Reihenfolge der eingegangenen Anträge erledigt werden ...

Nach den Bestimmungen kann der Teilnehmer die Verlegung beantragen. Es kam demnach darauf an, ob der Kläger als Teilnehmer oder als Dritter im Sinne der genannten Bestimmungen zu erachten war. Der Vorderrichter hat ihn als Teilnehmer angesehen. Das Berufungsgericht hat sich auf den anderen Standpunkt gestellt. Der Kläger will nicht Teilnehmer für seine natürliche Person sein, sondern nur als Testamentsvollstrecker der verstorbenen Frau H. Diese Auffassung findet aber in den einschlägigen Bestimmungen keine Stütze. Zwar wird das Teilnehmerverhältnis durch den Todesfall des Anschlußinhabers nicht beendet. § 27 VI FO bestimmt, daß die Telegraphenverwaltung die Verpflichteten bei Todesfall des Anschlußinhabers unter Verzicht auf Einhaltung der Kündigungsfrist von drei Monaten aus

[1]) Das Urteil geht hier von richtigen Erwägungen aus, hebt aber nicht hervor, daß die FO nur den Inhalt des Teilnehmerverhältnisses erschöpfend regelt, ein Zurückgehen auf das BGB zur Reglung des Inhalts dieses Verhältnisses daher nicht möglich ist (vgl. Neugebauer im Archiv 1921, S. 480 ff.). Eine andere Frage ist, ob die dem bürgerlichen Recht angehörende Einrichtung der Testamentsvollstreckung nicht auch bei Geltendmachung der Rechte aus dem Teilnehmerverhältnis Berücksichtigung finden muß. Diese Frage ist zu entscheiden. Sie betrifft aber nicht den Inhalt des Teilnehmerverhältnisses.

dem Teilnehmerverhältnis entlassen kann. Daraus folgt, daß, falls eine Entlassung oder Kündigung nicht erfolgt, das Teilnehmerverhältnis zwischen dem Verpflichteten und der Post fortgesetzt wird. Als Verpflichtete können nur die in Frage kommen, welche für die Nachlaßverbindlichkeiten haften, das sind die Erben ... In den Sonderbestimmungen . . . steht nichts davon, daß auch der Testamentsvollstrecker als Teilnehmer und Anschlußinhaber an Stelle des verstorbenen Inhabers für die Erben anzusehen sei. Vielmehr ist diese Stellung nur dem Erben als solchem eingeräumt. Das bedeutet, daß der Erbe lediglich persönlich Anschlußinhaber ist, in dem Maß, als es der Erblasser war. Bei einer Mehrheit von Erben steht das Recht lediglich der Gesamtheit der Erben als solchen zu. Damit stimmen die Ausführungsbestimmungen zu § 13 II FO auch überein ... Ebenso ergibt sich aus obigen Grundsätzen, daß bei mehreren Erben ein einzelner Erbe, der das Verhältnis fortsetzen will, die Fortsetzung nur im Wege der Übertragung erreichen kann. Es ist also nicht richtig, wenn der Vorderrichter sagt, die Ausführungsbestimmungen ständen ... im Widerspruch zur FO . . .

Ob der Testamentsvollstrecker die Verlegung des Anschlusses zwecks Benutzung durch die Erben beantragen könnte, kann dahingestellt bleiben. Keinesfalls kann er diesen Antrag stellen zwecks Benutzung durch sich selbst, wenn auch in seiner Eigenschaft als Testamentsvollstrecker. Er kann vielmehr den Anschluß nur im Wege der Übertragung erhalten[2]).

Stellt man sich nicht auf diesen Standpunkt, so würde es der Testamentsvollstrecker in der Hand haben, den Anschluß in seine Wohnung verlegen zu lassen und die Erben von der Benutzung vollkommen auszuschließen, so daß sie das Nachsehen hätten. Es würde also ein Zustand hergestellt werden können, welcher den Bestimmungen der FO geradezu widerspräche. Es stände in dem Belieben des Testamentsvollstreckers, den Anschluß weniger für die Zwecke der Nachlaßverwaltung zu benutzen, als vielmehr für seine eigenen rein persönlichen. Es wäre also ein vollkommen neuer Teilnehmer da[3]). Dazu aber ist die Übertragung da.

War aber der Testamentsvollstrecker als solcher nicht Inhaber des Hauptanschlusses, so konnte er auch nicht den Eventualantrag stellen.

[2]) Hier ist das Urteil nicht verständlich und entbehrt der Begründung. Setzt sich der Testamentsvollstrecker kraft seiner Rechte als Testamentsvollstrecker in den Besitz des Nachlasses und der zu diesem gehörenden Rechte, so wird er dadurch nicht Erbe und, wenn ein Anschluß zum Nachlaß gehört, nicht zum Teilnehmer im Sinne der FO. Lediglich dadurch, daß der Testamentsvollstrecker den Anschluß „weniger für die Zwecke der Nachlaßverwaltung benutzt als vielmehr für seine eigenen rein persönlichen Zwecke", wird er entgegen der Auffassung des Gerichts nicht zum Teilnehmer. Das könnte er nur dadurch werden, daß eine wirksame Übertragung des Teilnehmerverhältnisses auf den Testamentsvollstrecker C. stattfindet. Das ist aber ohne Genehmigung der RTV nicht möglich.

[3]) Das ist ein Irrtum des Urteils. Art der Benutzung und ihr Zweck entscheiden nicht über Bestehen und Inhalt des Teilnehmerverhältnisses. Die Auseinandersetzung zwischen Erben und Testamentsvollstrecker ist im übrigen lediglich deren Sache. Das Urteil verliert sich in Zweckmäßigkeitserwägungen, die es aus dem Innenverhältnis zwischen Erben und Testamentsvollstrecker ableitet, ohne zu prüfen, ob die RTV in der Lage ist, sich im Betrieb auf solche recht unbestimmte Erwägungen einzulassen. Das Urteil hätte ferner bedenken müssen, daß seine Gedankengänge dahin führen, die Einrichtung der Testamentsvollstreckung für das Fernsprechwesen überhaupt als unbeachtlich abzulehnen. Ob dieses Ergebnis im Nutzen des Betriebs und Rechtsverkehrs läge, muß füglich bezweifelt werden.

Wie im übrigen der Kläger als persönlicher Nebenteilnehmer sich mit seiner Schwägerin abfindet, geht den Beklagten nichts an, da zwischen dem Nebenteilnehmer und der Post ein direktes Verhältnis nicht besteht. Deshalb mußte die Klage für unbegründet erachtet werden.«

Der Entscheidung des Landgerichts ist im Endergebnis beizupflichten. Ihre Begründung dagegen ist in verschiedenen Punkten außerordentlich bedenklich.

I. Zutreffend ist die Ansicht des Landgerichts, daß das Teilnehmerverhältnis ein vererbliches Rechtsverhältnis ist. Das Teilnehmerverhältnis ist zwar ein derart unveräußerliches Rechtsverhältnis, daß rechtsgeschäftliche Verfügungen hierüber, Verpfändungen und Abtretungen von Rechten aus dem Teilnehmerverhältnis und dieses Rechtsverhältnisses selbst und demnach auch Pfändungen[4]) nicht gegen den Willen der RTV möglich sind. An der Vererblichkeit des Teilnehmerverhältnisses dagegen hat bei der RTV kein Zweifel bestanden. Eine Bestimmung hierüber fehlt freilich im FGebG und in der FO von 1921. Immerhin hätte es zum Ausschluß der Vererblichkeit einer besonderen Bestimmung bedurft, die nie bestanden hat. Im Gegenteil enthält der § 27 VI FO von 1921 — in Übereinstimmung mit dem bisherigen Recht (Ziffer I 8 Abs. 3 AB FGO von 1900; § 27 I AB FGO von 1919 und 1920) — eine Vorschrift, die mit zweifelsfreier Deutlichkeit ergibt, daß das Fernsprechrecht von der Vererblichkeit des Teilnehmerverhältnisses ausgeht. Dieser § 27 VI ermächtigt die TV, »die Verpflichteten beim Todesfall des Anschlußinhabers aus dem Teilnehmerverhältnis zu entlassen«[5]). Das Teilnehmerverhältnis erlischt mithin nicht mit dem Tode des Anschlußinhabers und erst durch Entlassung der Verpflichteten — das sind diejenigen, auf die das Teilnehmerverhältnis nach den Regeln über das Erbrecht übergeht — erreicht es sein Ende, soweit nicht diese »Verpflichteten« ihrerseits kündigen. Man kann nur den aus dem »Teilnehmerverhältnis« entlassen, auf den das Teilnehmerverhältnis übergegangen ist. Auf dem gleichen Standpunkt standen die AB zur FO (von 1921) § 13 II (Ziffer 3), die den Übergang des Teilnehmerverhältnisses durch Erbgang als selbstverständlich voraussetzen. Diese AB zur FO besagten, daß es kein Fall der »Übertragung« ist, wenn bei Erbfolge das Teilnehmerverhältnis von der Gesamtheit der Erben unter dem bisherigen Namen, unter dem der Anschluß zuletzt geführt wurde, fortgesetzt wird[6]). Der RTV wäre übrigens mit der Annahme einer Unvererblichkeit des Teilnehmerverhältnisses nicht gedient. Denn dann würde beim Tode des Teilnehmers von diesem Zeitpunkt ab bis zur Abnahme der Sprechstelle oder Begründung eines neuen Teilnehmerverhältnisses über diese Sprechstelle niemand der RTV gegenüberstehen, der ihr gegenüber die Pflichten des Teilnehmers (vgl. z. B. § 29 I FO)[7]) trüge.

[4]) Vgl. darüber auch Archiv 1923, S. 66, Anmerkung 5.

[5]) § 27 VI FO v. 21. Dezember 1922 enthält die gleiche Vorschrift.

[6]) Damit erledigen sich die Einwendungen gegen die Vererblichkeit des Teilnehmerverhältnisses, die auf Endemann (Lehrbuch des Bürgerlichen Rechts, 7. Aufl., Bd. III, § 3 Ziffer 2) gestützt werden könnten, wonach „die auf öffentlich-rechtlichen Rechtsverhältnissen beruhenden Ansprüche an der Vererbung überhaupt nicht teilnehmen“. Endemann hat übrigens nur solche Rechte und Pflichten im Auge, die an der Persönlichkeit des Erblassers selbst haften. So eng ist das Teilnehmerverhältnis nicht ausgestaltet. Es gehört zu den — wenngleich durch öffentlich-rechtliche Vorschriften geregelten — Vermögensrechten des Teilnehmers, deren Vererblichkeit die Regel bildet (vgl. Enneccerus-Kipp-Wolff, Lehrbuch des Bürgerlichen Rechts, 6./8. Aufl., Erbrecht, § 1 Ziffer III; Kretzschmar, Erbrecht, 2. Aufl., S. 818).

[7]) Über den Eintritt der Erben des Teilnehmers in dessen Ersatzpflicht aus § 29 I FO vgl. Neugebauer im Archiv 1921, S. 484, 485 (Ziffer 4a).

Die ganze Frage ist jetzt durch eine ausdrückliche Bestimmung der FO vom 21. Dezember 1922 endgültig außer Zweifel gestellt worden. Der § 13 V FO (1922) bestimmt, daß eine »Übertragung des Teilnehmerverhältnisses« vorliegt, »wenn ein Dritter als Wohnungs- oder Geschäftsnachfolger an Stelle des bisherigen Anschlußinhabers in das Teilnehmerverhältnis eintritt«, und daß die zur Übertragung nötige Genehmigung nicht erforderlich ist, »wenn das Teilnehmerverhältnis im Wege der Gesamtrechtsnachfolge übergeht«. Die AB hierzu (Ziffer 2a) erwähnen ganz ausdrücklich unter den Fällen der genehmigungs- und gebührenfreien (§ 13 V Abs. 3 FO) Übertragung im Wege der Gesamtrechtsnachfolge den Fall des Erbgangs: »Das Teilnehmerverhältnis geht im Wege der Gesamtrechtsnachfolge über. Gesamtrechtsnachfolge ist Erbgang«. Die Vererblichkeit des Teilnehmerverhältnisses kann daher fortan nicht mehr bezweifelt werden[8]).

II. Nach verschiedener Richtung verfehlt sind indessen die Ausführungen des Urteils über die Stellung des Testamentsvollstreckers im Fernsprechrecht.

1. Der Testamentsvollstrecker ist ein dem Erbrecht eigentümliches Organ zur Ausführung letztwilliger Verfügungen, ein vom Erblasser ernannter Güterpfleger besonderer Art. Der Erblasser kann den Aufgabenkreis dieses seines Vertrauensmanns im Testament verschieden umgrenzen. So kann der Testamentsvollstrecker zur Ausführung bestimmter einzelner letztwilliger Verfügungen berufen sein — Beispiele hierfür nennen die §§ 2222, 2223 BGB: Wahrung der Rechte der sogenannten Nacherben, Ausführung der einem Vermächtnisnehmer auferlegten Lasten. Testamentsvollstrecker mit einem derartig begrenzten Tätigkeitsfeld kommen beim Tode des Teilnehmers für die RTV nicht in Betracht. Anders liegt es bei den Testamentsvollstreckern, die entweder den ganzen Nachlaß oder den einem einzelnen Miterben zugefallenen Erbteil zu verwalten haben (§§ 2205, 2209 BGB)[9]). Im vorliegenden Falle, den das Landgericht zu entscheiden hatte, war der Testamentsvollstrecker zur Verwaltung des gesamten Nachlasses berufen. In diesem Falle sind die Erben nicht befugt, den Nachlaß in Besitz zu nehmen, den Nachlaß zu verwalten oder Prozesse über

[8]) Die Erben des Teilnehmers sind kraft dieser Stellung stets »Wohnungs- und Geschäftsnachfolger« im Sinne des § 13 V Abs. 1 FO. — Die Änderung des § 13 V Abs. 2 zweiter Satz durch die Verordnung vom 22. Februar 1923 (RGBl I S. 141) berührt die vorliegende Frage nicht.

[9]) Testamentsvollstrecker weisen sich in der Regel über ihr Amt durch sog. Testamentsvollstreckerzeugnisse aus (§ 2368 — AB Ziffer 5 zur FO § 13 V). Solche Zeugnisse lauten z. B., wenn der Testamentsvollstrecker die Verwaltung des ganzen Nachlasses hat, folgendermaßen:

»Testamentsvollstrecker des am 16. Mai 1922 in .... wohnhaft gewesenen Kaufmanns N. N ist der Kaufmann Richard X. in ....«

Berlin, den 20. Juni 1922.

Amtsgericht Berlin-Mitte.

oder:

»Der am 16. Mai 1922 in .... wohnhaft gewesene Kaufmann N. N. hat in seinem Testament vom .... den Kaufmann Richard X. zu seinem Testamentsvollstrecker ernannt.«

Berlin, den 20. Juni 1922.

Amtsgericht Berlin-Mitte.

Ist der Testamentsvollstrecker nur zur Verwaltung des Erbteils einer Miterbin bestellt, so kann er allein über den Nachlaß als Ganzes keine Verfügungen treffen. Er kann z. B. keinesfalls ohne Mitwirkung der übrigen Miterben ein auf die Erben übergegangenes Teilnehmerverhältnis kündigen oder Anträge auf Verlegung oder Übertragung des Anschlusses stellen. Diese Fälle lägen mithin anders als der im Texte behandelte Fall.

den Nachlaß zu führen. Soweit der Aufgabenkreis des Testamentsvollstreckers reicht, verlieren die Erben das Recht, über den Nachlaß oder über die einzelnen Nachlaßgegenstände zu verfügen und sie auch nur in Besitz zu nehmen[10]). Zum Nachlaß gehört auch das Teilnehmerverhältnis. Die im Erbrecht begründete eigentümliche Stellung des Testamentsvollstreckers gegenüber den Erben und zum Nachlaß kann trotz Fehlens einer Bestimmung in der FO und dem FGebG nicht ohne Einfluß auf das Fernsprechrecht sein. Die FO regelt das Teilnehmerverhältnis erschöpfend und läßt für eine Anwendung von Bestimmungen des bürgerlichen Rechts keinen Raum. Doch gilt dies nur für die Reglung des Inhalts des Teilnehmerverhältnisses selbst. Die Frage, ob sich aus sonstigen Bestimmungen des Rechts Beschränkungen der Erben (Teilnehmer) in der Geltendmachung der Rechte aus dem Teilnehmerverhältnis oder Befugnisse Dritter zur Geltendmachung der Rechte des Teilnehmers für diesen ergeben können, ist in der FO offengelassen, kann mithin nicht unter Berufung auf die »erschöpfende« Reglung der FO verneint werden. So enthält sich die FO jeder Reglung der Frage, welche Wirkung die Konkurseröffnung auf ein Teilnehmerverhältnis des in Konkurs Geratenen und auf dessen Stellung der RTV gegenüber ausübt. Nie hat aber ein Zweifel darüber bestanden, daß sich diese Frage sowie die Stellung des Konkursverwalters im Fernsprechrecht mangels anderer Sondervorschriften des Fernsprechrechts (FGebG, FO) nach den Bestimmungen der Konkursordnung regeln. Die AB Ziffer 3 zur FO § 28 I beweisen das zur Genüge. Ebenso wie sich die Stellung des Konkursverwalters im Fernsprechrecht nach den Grundsätzen der KO über dessen Stellung regelt, ist auf die Reglung des BGB über die Stellung des Testamentsvollstreckers bei Prüfung der Frage zurückzugehen, welche Rückwirkungen eine Testamentsvollstreckung auf die Befugnis der Erben zur Geltendmachung ihrer Rechte aus einem durch Erbgang auf sie übergegangenen Teilnehmerverhältnis ihres Erblassers hat[11]). Danach ergibt sich folgendes. Berechtigt und verpflichtet aus dem Teilnehmerverhältnis sind und bleiben ausschließlich die Erben des verstorbenen Teilnehmers. Schulden des »Teilnehmers« aus dem Teilnehmerverhältnis — Gebühren, Ersatzbeträge aus § 29 I FO — sind Schulden der Erbengesamtheit, des Nachlasses[12]). Für sie haftet der Testamentsvollstrecker nicht mit seinem eigenen Vermögen. Im vorliegenden Falle war der Testamentsvollstrecker ohne Einschränkung zur Verwaltung ernannt. Damit hatte er das Recht, für die Erbengesamtheit mit Wirkung für und gegen sie Anträge auf Verlegung und Übertragung des Anschlusses zu stellen, ebenso wie der Konkursverwalter dies kraft seiner Stellung tun kann[13]). In den neuen AB (Ziffer 5 zur FO § 13 V) ist dies besonders hervorgehoben. Daß die Erbengesamtheit Schuldner der Gebühren für Verlegung und Übertragungen ist, die vom Testamentsvollstrecker mit Wirkung für und gegen die Erben verlangt werden, ergibt sich aus § 25 II FO unmittelbar.

[10]) Vgl. RGZ, Bd. 87, S. 433.

[11]) Das gilt entsprechend auch von der Frage der Stellung des Vormundes eines geschäftsunfähigen (z. B. entmündigten) Teilnehmers.

[12]) Vgl. RGZ 80, S. 418 und ferner Neugebauer im Archiv 1921, S. 485 unter a.

[13]) Ebenso wie der Konkursverwalter das Teilnehmerverhältnis kündigen kann (vgl. AB Ziffer 3 zur FO § 28 II Abs. 1 Ziffer 1), könnte im hier erörterten Falle der Testamentsvollstrecker das auf die Erben übergegangene Teilnehmerverhältnis kündigen (vgl. so auch jetzt AB 5 zur FO § 13 V). Das widerspricht nicht dem § 27 I FO, wonach »der Teilnehmer« kündigen kann. Denn die Kündigung des ohne Einschränkung ernannten Testamentsvollstreckers T. ist kraft seiner Stellung rechtlich eben eine Kündigung »des Teilnehmers«, ähnlich wie die Kündigung des Vormundes eines entmündigten Teilnehmers eine Kündigung dieses Teilnehmers ist.

Ist hiernach im vorliegenden Falle davon auszugehen, daß der Testamentsvollstrecker für die Erbengesamtheit Anträge auf Verlegung oder Übertragung des Anschlusses rechtswirksam stellen konnte, so war weiter zu prüfen, ob der Antrag des Testamentsvollstreckers C. auf Umlegung des Anschlusses der Erblasserin Witwe H. aus deren Wohnung in seine Wohnung ein die Erbengesamtheit bindender Antrag auf Verlegung (§ 13 I FO) oder auf Übertragung (§ 13 II FO) war. Darüber, daß der Antrag in Ausübung der Testamentsvollstreckereigenschaft, mithin für die Erbengesamtheit, gestellt war, bestand kein Zweifel. Hiernach kam nur in Frage, ob der Antrag auf Verlegung oder Übertragung gerichtet war.

A. Sollte der Anschluß der Erblasserin in der Wohnung des Testamentsvollstreckers C. als Anschluß der Erbengesamtheit, etwa unter dem Namen der verstorbenen Witwe H., weiter fortgesetzt werden, so lag nur ein Antrag auf »Verlegung« vor. Denn dann war die Rechtslage nicht anders, als wenn — beim Fehlen eines Testamentsvollstreckers — alle Erben lediglich diese örtliche Umlegung des Anschlusses verlangt hätten[14]). Bei dieser Auffassung der Rechtsnatur des Antrags des Testamentsvollstreckers mußte aber die Klage abgewiesen werden, weil die FO dem Teilnehmer einen im ordentlichen Rechtsweg einklagbaren Anspruch auf Verlegung nicht gibt. Die öffentlich-rechtliche Natur des Teilnehmerverhältnisses[15]) sowie die Tatsache, daß die Errichtung und der Betrieb von Fernsprechanlagen ein Hoheitsrecht des Reichs ist (§ 1 TG), haben zur Folge, daß eine Klage auf Verlegung des Fernsprechanschlusses vor den ordentlichen Gerichten ebensowenig denkbar ist wie eine Klage auf Herstellung eines Fernsprechanschlusses[16]). Wollte man übrigens eine Klage gegen die RTV auf Verlegung und damit auch eine Verurteilung des Reichs zur Verlegung im ordentlichen Rechtswege zugestehen, so würde der Kläger in der Lage sein, im Wege der Zwangsvollstreckung die Verlegung zu einem be-

[14]) Auf die Frage, ob die Verlegung »zur ordnungsmäßigen Verwaltung erforderlich ist« (§ 2206 BGB), kommt es für die Beurteilung der Wirksamkeit des Antrags des Testamentsvollstreckers auf Verlegung nicht an. Erheblich wird diese Frage »bei Eingehung von Verbindlichkeiten«. Ob es sich jedoch hierum bei einem Antrag auf Verlegung handelt, muß schon bezweifelt werden. Anderseits unterliegt es auch Zweifeln, ob der Antrag auf Verlegung eine »Verfügung« über das Teilnehmerverhältnis im Sinne des § 2206 Abs. 1 Satz 2 BGB ist und ob es mithin aus diesem Grund auf das Erfordernis ordnungsmäßiger Verwaltung nicht ankommt. Im vorliegenden Falle käme sogar noch die Ausnahme der §§ 2209, 2207 BGB in Frage. Aber es bedarf keiner Lösung aller dieser Fragen. Der Antrag auf Verlegung ist nach der FO keine kausale Erklärung, sondern ein rein abstrakt gestellter und abstrakt zu beurteilender Antrag. Seine Wirksamkeit kann mithin nicht von der besonderen Art des Innenverhältnisses zwischen Testamentsvollstrecker und Erben abhängen. Umfaßt das Recht des Testamentsvollstreckers auch das Teilnehmerverhältnis, was im vorliegenden Falle zutrifft, so kann die Wirksamkeit seines Antrags auf Verlegung des Anschlusses nicht von einer Prüfung davon abhängig gemacht werden, ob sich dieser Antrag im Rahmen ordnungsmäßiger Verwaltung hält. Es bleiben nur zwei Wege: entweder die Folgerungen aus der abstrakten Natur des Antrags auf Verlegung ziehen oder aber die Wirksamkeit der Stellung des Testamentsvollstreckers im Fernsprechrecht überhaupt leugnen. Der letzte Weg bedeutet durchaus nicht eine Förderung des Rechtsverkehrs und des Fernsprechbetriebs. Zu beachten ist auch folgendes: Die Wirksamkeit einer Übertragung des Anschlusses — vorausgesetzt, daß die RTV ihre Genehmigung erteilt hat — kann schon auf Grund des BGB nicht mit der Begründung angezweifelt werden, daß die Übertragung sich nicht im Rahmen ordnungsmäßiger Verwaltung halte. Denn die Übertragung ist nach BGB betrachtet eine »Verfügung« über das Teilnehmerverhältnis. Man wird zugeben müssen, daß es nicht schwer fällt, die Gleichmäßigkeit der Behandlung von Verlegung und Übertragung als ein vorteilhaftes Ergebnis anzuerkennen.

[15]) Darüber sowie über das Maß der Wirkung der öffentlich-rechtlichen Natur des Teilnehmerverhältnis vgl. Neugebauer im Archiv 1921, S. 482.

[16]) Vgl. v. Dassel im »Recht« 1910, S. 560.

stimmten Zeitpunkt zu erzwingen. Dies stünde mit § 13 I Abs. 3 FO von 1921 (= § 13 VI FO von 1922) in Widerspruch, wonach der Teilnehmer keinen Anspruch auf Verlegung zu einem bestimmten Zeitpunkt hat. Daher hätte der Klageantrag, soweit er sich auf einen vermeintlichen Antrag auf Verlegung (§ 13 I FO) stützte, wegen Unzulässigkeit des Rechtsweges oder wegen Mangels eines erzwingbaren materiellen Anspruchs abgewiesen werden müssen.

B. Ging der Antrag des Testamentsvollstreckers jedoch dahin, den Anschluß der Erblasserin nicht mehr unter deren Namen, sondern unter dem Namen des Testamentsvollstreckers C. weiterzuführen, so wäre anzunehmen gewesen, daß der Antrag des Testamentsvollstreckers dahin ging, nicht mehr die Erbengesamtheit, sondern der Testamentsvollstrecker solle fortan der aus dem Teilnehmerverhältnis allein Berechtigte und Verpflichtete sein, so daß eine Ersetzung der Teilnehmer — der Erben der Witwe H. — durch den Testamentsvollstrecker C. als Gegenstand des Antrags aufzufassen wäre. Danach wäre der Antrag des Testamentsvollstreckers auf Umlegung des Anschlusses in seine Wohnung ein Antrag auf Übertragung des Anschlusses gewesen. In diesem Falle kamen zwei Fragen in Betracht:

a) In erster Linie war zu prüfen, ob der Wirksamkeit dieses Antrags des Testamentsvollstreckers insofern Bedenken entgegenstünden, als der Testamentsvollstrecker das Teilnehmerverhältnis an sich selbst überträge. Es ist ein allgemeiner Rechtsgrundsatz, daß man nicht Verträge mit sich selbst als Vertreter eines Dritten schließen kann. Ob dieser Satz jedoch auf den Testamentsvollstrecker Anwendung findet, den man nicht als Vertreter der Erben, sondern als Träger eines Amtes des bürgerlichen Rechts ansieht, ist streitig[17]). Im vorliegenden Falle hatte aber der Erblasser selbst den Testamentsvollstrecker ermächtigt, mit sich selbst Verträge zu schließen. Hiernach bestünden gegen die Wirksamkeit eines Antrags des Testamentsvollstreckers auf Übertragung des Teilnehmerverhältnisses an ihn keine Bedenken.

b) Hätte aber ein hiernach bedenkenfreier Antrag auf Übertragung vorgelegen, so mußte der Klage auf »Verlegung des Anschlusses nach der Wohnung des klagenden Testamentsvollstreckers« folgendes entgegengehalten werden. Der rechtswirksame Antrag auf Übertragung hat für sich allein noch nicht den Übergang des Teilnehmerverhältnisses zur Folge. Hierzu bedarf es vielmehr noch der »Genehmigung« der RTV (§ 13 V FO von 1922; § 13 II FO von 1921). Diese war unstreitig nicht erteilt worden. Danach fehlte dem Klageanspruch, wenn er auf Ausführung einer genehmigten Übertragung gerichtet war, von vornherein jede materielle Grundlage, da der von einer wirksamen Übertragung abhängige Eintritt des Klägers in das Teilnehmerverhältnis nicht stattgefunden hat. Soweit aber der Klageantrag dahin abzielte, die Genehmigung der RTV zur Übertragung im Klagewege zu erzwingen, war der Klage die Einrede der Unzulässigkeit des Rechtsweges entgegenzusetzen. Für eine Klage auf Erteilung der »Genehmigung« eines Antrags auf Übertragung (§ 13 V FO) ist der Rechtsweg nicht gegeben. Die Erteilung dieser Genehmigung ist ein öffentlich-rechtlicher Verwaltungsakt. Für eine Klage, mit der die Vornahme derartiger Verwaltungsakte in bestimmter Richtung erzwungen werden soll, sind die ordentlichen Gerichte nicht zuständig[18]).

---

[17]) Vgl. zu dieser Frage RGZ 61, S. 139 ff. bes. 143/5 (unter Verneinung der Frage), RGZ 82, S. 151, 152, auch RGZ 58, S. 300 und RGZ 80, S. 418. Kommentar der Reichsgerichtsräte, 2. Aufl., Anm. 3 zu § 2205; Planck, BGB, 4. Aufl., Anm. 2 zu § 181 und Vorbemerkung 2 vor § 2197 S. 554.

[18]) Vgl. Neugebauer im Archiv 1912, S. 438 Anm. 43, ferner die Urteile des Reichsgerichts vom 29. April 1913 im Archiv 1913, S. 680 = Gruchots Beiträge 57, S. 1042; auch das Urteil des Kammergerichts im Archiv 1918, S. 293.

III. Der Antrag des Klägers, »für seinen Nebenanschluß Sprechmöglichkeit herzustellen«, bedarf in seiner Eigenart noch einiger Worte. Das Gericht hebt zutreffend hervor, daß dem klagenden Testamentsvollstrecker C. in seiner Eigenschaft als Nebenstelleninhaber[19]) ein Anspruch dieses Inhalts gegenüber der RTV nicht zusteht. Denn ein Nebenstelleninhaber steht zur RTV in keinem Teilnehmerverhältnis. Das Teilnehmerverhältnis besteht nur zwischen der RTV und dem Inhaber des Hauptanschlusses[20]). Daher könnte nur in Frage kommen, ob etwa der Erbengesamtheit ein klagbarer Anspruch jenes Inhalts an die RTV zustände, den geltend zu machen der Testamentsvollstrecker kraft dieser seiner Eigenschaft berufen wäre. Diese Frage ist jedoch zu verneinen. Der Fall lag so, daß eine der Miterben gegen den Willen des Testamentsvollstreckers den Anschluß in Besitz hatte und behielt. In diesem Falle hat nicht die RTV die Pflicht, dem Testamentsvollstrecker den Besitz des Anschlusses zu verschaffen. Vielmehr ist es lediglich Sache des Testamentsvollstreckers selbst, gegen den Miterben wegen des behaupteten Eingriffs in seine Rechte vorzugehen. Dem Kläger stände daher, wenn seine Rechte als Testamentsvollstrecker beeinträchtigt worden sind, ein Anspruch auf Herstellung der Sprechmöglichkeit nicht gegen die RTV zu, sondern allerhöchstens gegen die Miterbin, die seine Testamentsvollstreckerrechte nicht achtete.

Das britische Fernkabelnetz[1]).

Dieselben Schwierigkeiten, die allerwärts dazu gedrängt haben, praktisch brauchbare Lösungen zu suchen, um die Betriebssicherheit im Fernsprechverkehr auf große Entfernungen zu erhöhen und ungeachtet des raschen Wachstums dieses Verkehrs die erforderlichen Leitungen möglichst vorteilhaft unterzubringen, sind in einem so verkehrsreichen Lande wie Großbritannien mit seinem hochentwickelten Wirtschafts- und Verkehrsleben schon frühzeitig zutage getreten. Wegen der wachsenden Schwierigkeiten, neue Leitungen wie früher an oberirdischen Linien unterzubringen, erwies es sich schließlich als unumgänglich, die Aufgabe durch Auslegung von Kabeln zu lösen. Zu diesem Endzweck waren zunächst die Kenntnisse über die elektrischen Vorgänge in Fernsprechkabeln an Hand von Versuchsanlagen planmäßig zu erweitern und aus den neugewonnenen technischen Grundlagen schrittweise die gegebenen Folgerungen zu ziehen. Die insulare Abgeschlossenheit und das Vorwiegen des überaus starken Binnenverkehrs hatten auf diese Entwicklung einen günstigen Einfluß. Die Verpflichtungen, über die Grenzen des eigenen Landes hinaus gleichzeitig nach den verschiedensten Richtungen hin Verbindungen pflegen zu müssen, traten stark zurück; noch heute beschränken sich beim britischen Fernsprechnetz diese Anschlüsse nach auswärts auf die Südostecke der Insel. Dafür zeigte es sich um so klarer, daß man sich auch im Inland nicht würde auf einzelne, besonders wichtige Kabellinien als Ersatz oder Ergänzung der nicht weiter belastbaren oberirdischen Linienzüge beschränken dürfen, sondern daß das Ziel ein großes, in sich zusammenhängendes Kabelnetz bilden müsse, dem sich die vorhandenen Freileitun-

[19]) Das Landgericht Breslau nennt ihn »Nebenteilnehmer«. Dieser Ausdruck entspricht nicht dem Fernsprechrecht und führt nur irre.

[20]) Vgl. Neugebauer im Archiv 1921, S. 499 unter a.

[1]) Aus »Das Fernkabel. Mitteilungen über Kabelanlagen für den Nachrichtenverkehr im In- und Ausland«, Heft 1, August 1922.

gen als Zubringer anzugliedern haben. Über den Gang dieser Entwicklung hat sich u. a. der Chefingenieur der britischen Telegraphenverwaltung, Sir William Noble, in einem Vortrag, der einen wesentlichen Teil der Unterlagen für die folgenden Ausführungen bildet, eingehend geäußert.

Sir William Noble erblickt die Hauptaufgabe eines englischen Fernkabelnetzes in erster Linie darin, daß die Hauptknotenpunkte für Handel und Verkehr im ganzen Lande untereinander verbunden werden, da man auf steigende Schwierigkeiten bei Unterbringung neuer Freileitungen und bei der Instandhaltung der schwer belasteten Linienzüge stoße. Aus der Übersicht, die hierzu veröffentlicht wird, sei als Beleg für die Verdichtung des Liniennetzes auf folgende Zahlen hingewiesen:

Es waren vorhanden an Fernleitungen von London nach	1902	1908	1920
Birmingham	4	14	37
Liverpool	8	14	87
Manchester	6	10	21
Leeds	2	9	14
Bristol	3	6	17
Cardiff	2	10	18
Southampton	1	6	11

1910 waren schließlich die Verlegenheiten beim Unterbringen neuer Leitungen namentlich in der Umgebung von London auf das höchste gestiegen. Gleichzeitig führten eine planmäßige Bearbeitung der statistischen Unterlagen für den Fernsprechverkehr und der Vergleich mit den Erfahrungen in anderen Ländern zu der Erkenntnis, daß man keinesfalls auf eine baldige Sättigung dieses Verkehrsbedürfnisses rechnen dürfe. Daher trat man, nachdem schon gegen Ende des 19. Jahrhunderts ein Fernkabel von London nach Birmingham ausgelegt worden war, das wohl das erste Kabel solcher Art und Länge (rund 180 km), wenigstens in Europa, und als solches eine ausgiebige Quelle der Erkenntnis gewesen ist, verschiedenen Vorschlägen näher, die Besserung verhießen. Man hatte sich bereits entschlossen, quer durch das Land Fernsprechlinien mit stählernen Gittermasten nach Art der jetzt überall verbreiteten Starkstromlinien zu errichten, die für eine große Anzahl von Fernsprechfreileitungen bestimmt sein sollten. Zur rechten Zeit trat aber durch die Auswertung und Weiterentwicklung der im Jahre 1900 patentierten Erfindung von Professor M. J. Pupin, Reichweite und Leistungen der Fernsprechleitungen durch Einschaltung von Induktionsspulen in rechnungsmäßig bestimmbaren Abständen zu erhöhen, eine entscheidende Wendung ein. Es gelang bei gleichzeitig verbesserter Ausführung der Fernsprechkabel mit Papier-Luftraumisolierung und Bleimantel, diese Pupinschen Vorschläge auch für Kabel mit Erfolg nutzbar zu machen. Ferner erkannte man um diese Zeit (1910—1913) auch die Mittel zur Beseitigung der Hindernisse, die einer Ausdehnung von Fernkabellinien über anfänglich recht eng gesteckte Grenzen hinaus dadurch erwachsen waren, daß in Papierkabeln die einzelnen Sprechkreise gegen störende Einwirkungen von Sprechgeräuschen aus den Nachbaradern (Übersprechen) bei wachsender Länge schon an sich recht empfindlich sind. Durch künstliche Erhöhung der Induktivität wird die Empfindlichkeit verstärkt. Planmäßig untersucht worden

sind diese Erscheinungen in England zuerst im Sommer 1899 durch Tremain und Martin an dem eben erwähnten Fernsprech-Papierkabel zwischen London und Birmingham, dessen Doppeladern auf den einzelnen Teilstrecken nach verschiedenen Grundsätzen verseilt waren. Durch Adervertauschungen in den Löt-



stellen hatten die Genannten schließlich dafür Sorge tragen können, daß die gleichen Leitungen auf nicht mehr als etwa 8,5 km Länge in unmittelbar benachbarten Kabeladern liegen. Man zog daraus die inzwischen durch andere Erfahrungen überholte Schlußfolgerung, daß störendes Übersprechen in Kabeln fernzuhalten sei, wenn man durch Adervertauschungen verhindere, daß zwei Leitungen auf nicht mehr als 10 v H der gesamten Kabelstrecke unmittelbar

nebeneinander im Kabel geführt würden. Auf diese Weise ist es schon damals praktisch ermöglicht worden, das gleiche Kabel sogar zum Fernsprechen und Telegraphieren gleichzeitig zu benutzen. Für die Telegraphie sind gewöhnlicher Morsebetrieb in Einzelleitungen, Morseschnelltelegraphie in Doppelleitungen und mit gewissen Einschränkungen in der gegenseitigen Lage der Leitungen auch Wheatstonebetrieb in Doppelleitungen benutzt worden. Schließlich machten aber, wie schon gesagt, die Anwendung der Pupinschen Erfindung und das Bestreben, die Kabeladern zwecks besserer Ausnutzung zu Viererspechkreisen zusammenzuschalten, den Betrieb bei steigender Leistung auch empfindlicher gegen die erwähnten Induktionsstörungen. Durch Fortschritte im Bau der Kabel sowie durch Meßverfahren, deren Ausbildung hauptsächlich ein Verdienst von S. A. Pollock ist, gelang es aber, die dadurch erwachsene Aufgabe befriedigend zu lösen, wie ein neues, im Herbst 1913 in Betrieb genommenes Fernkabel von rund 84 km Länge zwischen Leeds und Hull erwies. Das Kabel enthält 48 viererverseilte Fernsprechdoppelleitungen mit 1,68 mm starken Kupferleitern, die als Stammleitungen und Vierer pupinisiert sind, ferner sechs Telegraphendoppelleitungen (Leiterstärke 2 mm), die mit Wheatstone-Schnelltelegraphen betrieben werden. Die verschiedenen Betriebsweisen beeinträchtigen sich gegenseitig in keiner Weise. Das Ergebnis war so ermutigend, daß schon im folgenden Jahre die Planung für eine sehr wichtige weitere Verbindung, nämlich diejenige von London über Birmingham nach Liverpool (323 km) ausgearbeitet wurde. Zwischen London und Birmingham (178 km) wurde das Kabel im Juni 1915 dem Betrieb übergeben, die Strecke Birmingham–Liverpool (145 km) folgte im Jahre 1916. Es enthält 52 Doppeladern in Viererverseilung, und zwar: 2 : 3,47 mm, 14 : 2,85 mm, 12 : 2,46 m und 24 : 2,00 mm; aus den Doppeladern mit 2,85 und 2,46 mm starken Leitern sind im ganzen 12 Viererspechkreise gebildet, so daß zusammen 64 Sprechkreise vorhanden sind. Dank der sehr sorgfältigen Bauausführung erfüllte auch dieses Kabel alle Erwartungen. Das gleiche gilt für eine weitere Fernkabelverbindung von Birmingham nach Sheffield (121 km) mit 54 viererverseilten Doppelleitungen von 1,68 mm Leiterstärke, die ebenfalls 1916 in Betrieb genommen worden ist, von der jedoch zunächst nur die Doppeladern, nicht auch die Vierer Induktivitätsbelastung erhalten haben. Die Auslegung dieses letzterwähnten Kabels ist insofern noch besonders bemerkenswert, als die Pupinisierung der Doppeladern in weit größeren Abständen, als sonst im allgemeinen üblich, nämlich auf 4 km, vorgenommen worden ist; diese Spulenfelder sind völlig ohne Lötstellen hergestellt worden. Die Einzellängen, die im Kabelwerk herzustellen, auf die Baustrecke zu bringen und dort weiter zu bearbeiten waren, hatten also ungefähr die zehnfache Länge der meistens verwendeten Einzelstücke für Erdkabellinien.

Der Wert solcher Fernkabelverbindungen, von denen neben den hier erwähnten wichtigsten und größten die englische Verwaltung noch eine Anzahl kürzerer Linien hat ausführen lassen, zeigte sich alsbald bei dem großen Schneesturm, von dem das englische Liniennetz am 27. März 1916 heimgesucht worden ist. Er zerstörte die mittelenglischen Linien von der Ost- bis Westküste zwischen dem Meerbusen Wash und dem Bristolkanal in reichlich zwei Stunden so gut wie völlig. Nur das schon vorhandene Telegraphenkabelnetz und die neuen Fernsprechkabellinien von London nach Liverpool mit den Abzweigungen von Birmingham nach Sheffield sowie die anschließenden kürzeren Kabel nach Leeds und von Liverpool nach Manchester haben den Verkehr von London mit den Haupthandelsplätzen im Norden vor einer sehr empfindlichen und langdauernden Unterbrechung behütet.

Dem englischen Fernsprechverkehr haben die bisher erwähnten Fernkabel außerordentliche Dienste geleistet und ihn zwischen den beteiligten Städten zu raschester Entwicklung gebracht. Beispielsweise sind die Sprechkreise des Kabels London–Liverpool schon bald nach seiner Vollendung ausnahmslos besetzt gewesen. Damit traten aber auch das Bedürfnis nach baldiger Erweiterung der schon vorhandenen Kabellinien und die Erwägung, wie Fernkabel noch größerer Länge technisch am vollkommensten auszuführen wären, in den Vordergrund. Die zuerst erwähnte Forderung heischte besondere Beachtung. Die Kabellinien auf den Hauptstrecken in Erwartung künftigen Zuwachses an Fernkabeln waren zwar mit zwei- bis sechszügigen Kabelkanälen ausgerüstet, um Erdarbeiten bei Auslegung weiterer Kabel zu sparen. Die Rücksicht auf diesen Vorrat an Kanalöffnungen gebot es aber, angesichts der steigenden Herstellungskosten für solch weitgreifende Verbindungen so haushälterisch wie möglich mit dem noch vorhandenen Platz umzugehen. Das erschien nicht ausreichend verbürgt, wenn man fortfuhr, Kabelleiter von ziemlich großem Durchmesser zu benutzen. Für den Verkehr auf die bis dahin größte Länge einer Fernkabelverbindung (London–Liverpool, 323 km) war es z. B. nur möglich gewesen, 52 Doppeladern in dem durch die lichte Weite der Kanalöffnungen praktisch auf knapp 7,4 cm beschränkten Kabelquerschnitt unterzubringen. Ferner erforderte die Ausdehnung des Fernsprechnetzes auf größere Reichweiten (z. B. London–Glasgow, 645 km) so starke Kupferleiter, daß im gegebenen Kabelquerschnitt nur etwa 24 viererverseilte Doppeladern, im ganzen also 36 Sprechkreise, unterzubringen gewesen wären. Der in den Kanälen noch vorhandene Platz wäre mithin binnen kurzem durch verhältnismäßig wenige Leitungen erschöpft worden. Jede solche Leitung hätte sich noch dazu so teuer gestellt, daß man ihre Wirtschaftlichkeit bezweifeln mußte.

Das Mittel, bei gleichbleibender Güte der Sprechverständigung mit viel weniger Kupfer für jeden Sprechkreis auszukommen, also einen gegebenen Kabelhöchstquerschnitt durch Zusammendrängen der Sprechkreise besser auszunutzen, boten die neuesten Fortschritte in der Entwicklung der Fernsprechrelais, die sogenannten Fernsprechverstärker mit Hochvakuumröhren. Über diese Näheres auszuführen, wird sich in anderem Zusammenhang Gelegenheit bieten. Wir dürfen uns deshalb hier darauf beschränken, das Ergebnis festzustellen, welches die darauf fußende Neubearbeitung der Fernkabelpläne der englischen Telegraphenverwaltung im Jahre 1918 gehabt hat. Es gelang, durch Zuhilfenahme solcher Verstärker, den Kupferquerschnitt der großen Fernverbindungen für die im englischen Binnenverkehr vorhandenen Entfernungen auf ein Fünftel desjenigen der starken Leiter im Fernkabel London–Liverpool und auf rund ein Zehntel des Kupferbedarfs für die gebräuchlichen Freileitungen zu vermindern. Die Ausnutzung des Kabelquerschnitts stieg bei den nach diesen neuen Grundsätzen gebauten und Anfang Januar bzw. Ende April in Betrieb genommenen Fernkabeln L i v e r p o o l – M a n c h e s t e r und L o n d o n – D e r b y – M a n c h e s t e r auf 160 viererverseilte Doppelleitungen mit 1,28 mm starken Leitern, d. h. also auf 240 Sprechkreise Die vorhandenen Kabelkanäle werden infolgedessen nach der herrschenden englischen Meinung für noch etwa 20 Jahre ausreichen. Verstärkerämter für dieses Kabel sind endgültig geplant in Derby und Northampton. Einstweilen ist, um bis zu deren Fertigstellung den Betrieb im Kabel zu ermöglichen, ein Behelfsverstärkerpunkt in Leicester eingerichtet worden.

Welche Gestaltung das englische Fernkabelnetz nunmehr nach den neuesten Planungen der Telegraphenverwaltung, soweit sie für die Hauptlinien bis jetzt bekanntgeworden sind, erhalten soll, geht aus der beigegebenen Übersichtskarte

hervor. Von diesem Netze sind für rund 800 englische Meilen (rund 1 200 km) Kabellänge bis zum Jahre 1921 die Vorbereitungen abgeschlossen und die Lieferungen in Auftrag gegeben worden. Darunter befinden sich außer der schon erwähnten Linie London–Manchester die Hauptlinien von London nach Southampton, Bristol, Brigthon, von Manchester nach Birmingham und Liverpool, zwischen Birmingham und Worcester, von Derby nach Leeds und zwischen Glasgow und Edinburg. Neuerdings sind auch die Linien von Leeds nach Edinburg und von Worcester nach Bristol in Angriff genommen worden. Eine Zusammenfassung des bisherigen Werdegangs des englischen Fernkabelnetzes ist — ebenfalls nur für die Hauptlinien — in der hierunter gegebenen Übersicht enthalten.

Zusammenstellung der wichtigeren englischen Fernkabel.

Nr.	In Betrieb genommen im Jahre	Fernkabellinie			Leiterstärke der Doppeladern	Anzahl der Doppeladern	Sprechkreise insgesamt	
		von	nach	rd. km	mm			
1	etwa 1899	London	Birmingham	180	—	—	—	über Aylesbury, Leamington
2	1913	Leeds	Hull	95	1,68	48	72	außerdem 6 Telegr.-Doppeladern
3	1915	London	Birmingham	178	2,0 bis 3,47	52	64	über Fenny Stratf., Coventry
4	1916	Birmingham	Liverpool	145	2,0 bis 3,47	52	64	
5	1916	Birmingham	Sheffield	121	1,68	54	54	Vierer noch nicht pupinisiert
6	1922	London	Manchester	300	1,28	160	240	über Northampton, Leicester, Derby
7	1922	Liverpool	Manchester	58	1,28	160	240	
8		London	Southampton (Portsmouth)	137	0,91	254	381	später nach der Insel Wight zu verläng.
9		London	Brighton	90				
10	In Vorbereitung	London	Bristol	197	0,91	308	462	
11		Birmingham	Manchester	120				
12		Derby	Leeds	100				
13		Glasgow	Edinburg	70				
14		Birmingham	Bristol	140				
15		Gloucester	Llanelly	170				
16		Bristol	Penzance	350				mit Abzw. v. Tavistock nach Plymouth
17		London	Dover	150				mit Abzw. v. Canterbury u. Ramsgate und Margate
18		London	Norwich	190				
19		Birmingham	Nottingham	90				
20		Leeds	Hull	95				2 Kabel
21	desgl.	Leeds	Edinburg	350				mit Abzw. n. Middlesbrough u. Newcastle

Das schwedische Postwesen im Jahre 1921.

Die Königlich Schwedische Generalpostverwaltung hat soeben eine amtliche Statistik über die gesamten Verhältnisse ihres Postwesens im Jahre 1921 veröffentlicht, der wir folgendes entnehmen.

Generalpostverwaltung. An der Spitze der Verwaltung des Postwesens steht ein Generaldirektor. Ihm zur Seite stehen 4 Abteilungschefs, die an der Gesamtleitung verantwortlich teilnehmen. Die erste Abteilung umfaßt die Personalverhältnisse und den Betriebsdienst, die zweite das Rechnungswesen, die dritte Verordnungen, Taxen und Statistik, die vierte Prüfungsgeschäfte, Bestrafungen und Beschwerden. Ende 1921 waren bei der Generalverwaltung 228 Beamte und 39 untere Beamte beschäftigt. Das feste Personal setzte sich im wesentlichen zusammen aus:

1 Bürodirektor (Dirigenten),
1 ersten Intendanten und
1 Vertreter (Postmuseum, Postwertzeichen),
3 ersten Aktuarien[1]) (Amtmännern),
2 Intendanten,
7 Sekretären (Posträten),
2 Aktuarien[1]),
1 Vorratsverwalter,
1 Militärassistenten (Offizier für die Angelegenheiten der Feldpost),
8 Notarien[1]) (Amtmännern),
1 Registrator,
5 Revisoren,
3 Revisorenbuchhaltern,
9 Kontrolleuren,
25 männlichen, 3 weiblichen } ersten Postexpediteuren,
6 männlichen, 22 weiblichen } Postexpediteuren,
34 Kanzleigehilfen,
60 Kontorgehilfen.

Zur Generalverwaltung rechnet auch die Druckerei.

Postdirektionen. Das Postgebiet ist in 6 Direktionen eingeteilt. Jeder Direktion steht ein Postdirektor vor. Das Personal für die Direktionen und die Postanstalten belief sich auf 1 534 männliche und 514 weibliche Beamte und 3 674 untere Beamte; außerdem waren 6 275 Personen für Hilfspostanstalten, Landbestelldienst usw. vorhanden, im ganzen also 11 997 Personen.

Postanstalten. Die Zahl der Postanstalten und ihr Verhältnis zu der Dichte der Bevölkerung und dem Umfang des Bezirks geht aus folgender Übersicht hervor:

Postdirektion	Größe des Bezirks qkm	Volkszahl	Postämter ihrem Range nach besetzt mit Postmeistern: Oberpostmeistern	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	4. Klasse	zusammen	Postexpeditionen	Poststationen	Briefsammelstellen	Insgesamt
id (Malmö) . . .	29 149	1 190 000	1	6	7	17	15	46	1	679	7	733
est (Göteborg) . .	45 581	1 248 000	1	4	11	20	18	54	—	709	3	766
t (Linköping) . .	44 082	1 016 000	—	6	6	17	16	45	1	663	2	711
ockholm	3 991	595 000	1	7	5	4	8	25	—	108	3	136
ntrum (Gäfle) . .	74 832	1 129 000	—	5	8	14	22	49	1	562	2	614
ord (Sundswall)	241 543	773 000	—	3	6	13	8	30	1	684	1	716
zusammen	439 178	5 951 000	3	31	43	85	87	249	4	3 405	18	3 676

[1]) Diese Titel bedeuten keine juristische Eigenschaft der betreffenden Personen.

Von den 249 Postämtern liegen in Städten 139, in Gemeinden 48, in Dörfern 31 und an anderen Orten 31. Von den 139 städtischen Postanstalten entfallen allein 18 auf Stockholm, 8 auf Göteborg, 6 auf Malmö, 2 auf Norrköping und 2 auf Falköping. 16 Postanstalten sind ohne Eisenbahnverbindung. Ortsbriefbestellung fand bei 145 Postämtern statt, daneben bestand eine vereinfachte Art der Briefbestellung bei 323 Postanstalten. An beweglichen Posten (Postkupees, Seepostexpeditionen und Dampfbootexpeditionen, die jede für sich als ein Ganzes rechnen) waren 363 vorhanden. Feste Briefkasten waren 8 454 und bewegliche Briefkasten (an Eisenbahnen, Straßenbahnen, Dampfern und Landwagen) 1 477 im Betrieb.

Postkurse und Verkehr. Die Beförderung der Post erforderte für einen Umfang des Postnetzes von 101 373 km folgende Leistungen (in km) und Kosten:

	Länge in Kilometern	Zurückgelegte Kilometer	Kosten Kronen
auf Eisenbahnen	15 103	25 733 319	9 464 758
» Landwegen	53 428	14 848 653	4 802 104
» Seewegen	32 392	4 101 170	756 778
» Luftpost (Stockholm – Reval)	450	8 550	11 400
	101 373	44 691 692	15 035 040

Die Zahl der beförderten Sendungen betrug 1921 632 Millionen (gegen 1920 weniger 36 Millionen), und zwar 345 Millionen Briefsendungen, 11 Millionen Pakete, 16 Millionen Postanweisungen und 260 Millionen Zeitungen. Hiervon entfielen rund 573 Millionen Sendungen auf den inneren Dienst, 57 Millionen auf den Verkehr mit dem Ausland und 2 Millionen auf den Durchgangsverkehr. Auf einen Einwohner kamen 52 Briefe, 1,6 Pakete, 2,7 Postanweisungen und 43,3 Zeitungen.

Der Wert der beförderten Sendungen belief sich auf rund 4 Milliarden Kronen, und zwar bei den

Wertsendungen	auf	2 970 000 000	Kronen,
Postanweisungen	»	1 223 000 000	»
Selbstkosten der Abonnementspost	»	14 000 000	» .

Gegen 1920 ist eine Minderung von 857 Millionen Kronen zu verzeichnen, von denen 713 Millionen auf die Wertsendungen und 141 Millionen auf die Postanweisungen entfallen.

Der Betrag auf eingelieferten inländischen Nachnahmesendungen belief sich auf 146 Millionen Kronen, von denen 89,7 v H eingelöst wurden. Ferner wurden 27 231 Postaufträge im Werte von rund 3 Millionen Kronen eingeliefert, von denen 43,7 v H der Zahl und 37,4 v H der Summe nach eingelöst wurden. Der Auslandsverkehr in beiden Dienstzweigen war gering. An unbestellbaren Sendungen wurden 128 800 Inlands- und 20 989 Auslandssendungen bearbeitet, von denen 81,5 v H den Nachfragenden wieder zugestellt werden konnten.

Einnahmen und Ausgaben. Die Einnahmen beliefen sich im Jahre 1921 für

Wertzeichenverkauf auf rund	59 Millionen Kronen,
bare Einnahmen für Sendungen auf rund ...	4,5 » »
Zeitungsabonnements auf rund	4 » »
Zeitungen unter Kreuzband (vom Verleger bar) auf rund	1 » »
Massenauflieferungen	0,5 » »
andere Einnahmen (Nebengebühren, Postsparbank, Reichsversicherung, Durchgang) auf rund	7 » »
zusammen....	76 Millionen Kronen.

Die Ausgaben betrugen für

Personalbesoldung ..	rund 42,5 Millionen Kronen,
Ruhegehälter	» 0,75 » »
Beförderungskosten..	» 16 » »
andere Ausgaben...	» 6,5 » »
zusammen....	65,75 Millionen Kronen.

An Reinüberschuß wurden in den Staatsschatz 10,5 Millionen Kronen abgeführt. Der Gesamtwert der Grundstücke, Ausstattung usw. bei der Postverwaltung betrug Ende 1921 21,5 Millionen Kronen.

Stempelwesen. Die schwedische Post befaßt sich, ähnlich wie die Deutsche Reichspostverwaltung, mit dem Vertrieb von Stempelmarken. Die hierfür erlösten Beträge sind (schon im Vergleich mit dem Wertzeichenerlös von 59 Millionen Kronen) recht ansehnlich. Es betrug die Einnahme

	allgemein Kronen	durch die Post Kronen	zusammen Kronen
auf Ganzbogenstempel	994 390	23 958	1 018 348
» einfache Belegstempel	1 385 519	733 686	2 119 205
» doppelte Belegstempel......	32 186 733	69 015	32 255 748
» Bank- und Wechselstempel ..	—	5 690 099	5 690 099
» Übertragungsstempel.......	32 537	2 288 214	2 320 751
» Punschstempel	—	37	37
» Luxusstempel.............	—	92 895	92 895
» Kartenstempel	—	6	6
	34 599 179	8 897 910	43 497 089
		Durch die Generalpostdirektion	
Hierzu Stempel für Aktienbriefe, Losbriefe, Obligationen usw...	—	5 139 674	5 139 674
Rentenbescheide und Kupons, Losscheine	—	3 806 148	3 806 148
Karten und Briefumschläge.....	—	336 653	336 653
Andere Stempel	756 432	—	756 432
zusammen....	35 355 611	18 180 385	53 535 996

Von der gesamten Stempeleinnahme flossen 34 599 179 Kronen aus den einzelnen Stempelabgaben ein, wofür die Provision 345 033 Kronen betrug. Die Arbeitszeit der Beamten und die gesamten Betriebskosten überhaupt sind mit 759 178 Kronen zu veranschlagen, das macht 1,42 v H der Gesamteinnahme.

Unterstützungswesen. 1. Pensionsfonds. Der Stock des Pensionsfonds beträgt 3 653 159 Kronen, an Pensionen werden jährlich 11 130 Kronen gezahlt.

2. Postunterstützungskasse. An Zinsen wurden 22 303 Kronen, an Geldstrafen 4 101 Kronen, aus unbestellbaren Sendungen 5 150 Kronen, aus unbestellbaren Postanweisungen 18 895 Kronen und aus dem Verkauf unbrauchbarer Papiere 9 135 Kronen gewonnen, hierzu kommt ein Bestand von 403 082 Kronen, so daß die Masse 462 666 Kronen beträgt. Demgegenüber stehen 13 575 Kronen ausgezahlte Unterstützungen, 900 Kronen Zinsen auf Obligationsankäufe, 274 Kronen auf wieder herausgezahlte Postanweisungsbeträge, 57 Kronen Kosten für den Verkauf alter Papiere, 90 Kronen Guthabenzahlung aus 1920, so daß der Bestand am Ende des Berichtsjahrs 447 770 Kronen betrug.

3. Einzelne Fonds. Es bestehen viele kleine Fonds aus einzelnen Stiftungen, z. B. vom Generalpostdirektor Roos ein Unterstützungsfonds von 9 987 Kronen, vom Notarie Roths ein solcher mit 6 116 Kronen. Die gesamte Vermögenssumme dieser Fonds beläuft sich auf rund 26 000 Kronen. An Unterstützungen wurden aus diesen Kassen 617 Kronen gezahlt.

Kleine Mitteilungen.

Die Kraftfahrlinien der Reichspost 1920 bis 1922.

Gebiet	1920 [1] Zahl	1920 [1] Länge km	1921 [1] Zahl	1921 [1] Länge km	1922 [2] Zahl	1922 [2] Länge km
Früheres Reichspostgebiet	90	2 385	242	4 825	269	5 043
Bayern	105	2 036	142	2 822	150	3 133
Württemberg	46 [3]	734	61	1 005	56	930
zus.	241	5 155	445	8 652	475	9 106

Von 1920 bis 1922 hat sich die Zahl der Linien fast verdoppelt und die Gesamtlänge um 76,6 v H zugenommen. Hierzu kommen noch 22 Strecken mit 268 km Länge Dreirad-Kraftfahrposten im Überlandverkehr in Bayern mit allerdings nur beschränktem Personenverkehr. Die durchschnittliche Länge einer Kraftpostlinie beträgt 19,2 km. Der Kraftpostwagenverkehr steigert seine Dichte im allgemeinen von Osten nach Westen. Im westlichen Süddeutschland ist das Kraftpostverkehrsnetz am dichtesten. Der einzige württembergische Oberpostdirektionsbezirk Stuttgart hat gegenwärtig 56 Linien (11,8 v H der Gesamtzahl) mit 929 km Länge (10,2 v H) in Betrieb. In den 8 bayerischen Oberpostdirektionsbezirken bewegt sich die Zahl der Linien zwischen 10 und 26 und die Länge der Strecken zwischen rund 250 und 560 km. Innerhalb des früheren Reichspostgebiets haben

[1]) Jahresende.
[2]) November.
[3]) Stand vom 1. 10. 1920.

den stärksten Postkraftwagenverkehr die Oberpostdirektionsbezirke Konstanz, Trier, Erfurt und Karlsruhe zwischen 21 bis 33 Strecken und 300 bis 760 km Gesamtkurslänge aufzuweisen. Ohne Kraftposten waren im November 1922 noch die Oberpostdirektionsbezirke Gumbinnen, Königsberg (Pr.), Leipzig, Münster (Westf.), Oldenburg und Bremen.

Der Anteil an dem Fahrzeugbestand ist folgender:

Gebiet	Zahl der Personenomnibusse		
	1921	1. 10. 1922	Zu- (+), Ab- (—) nahme v H
Früheres Reichspostgebiet	436	544	+ 24,8
Bayern	220	251	+ 14,1
Württemberg	88	87	— 1,1
zus.	744	882	+ 11,9

Insgesamt wurden während des Rechnungsjahrs 1921 im regelmäßigen Überlanddienst auf allen Kraftpostlinien rund 10,2 Millionen Personenwagenkilometer zurückgelegt und 8,8 Millionen Reisende befördert. Von diesen Betriebsergebnissen entfielen auf:

Gebiet	1000 Personenwagen-km	Beförderte Reisende
Früheres Reichspostgebiet	6 126,6	5 429 152
Bayern	2 854,3	2 584 599
Württemberg	1 189,6	811 420
zus.	10 170,5	8 825 171

Die Strecke einer Kraftfahrlinie wird mit Ausnahme der Verkehrssteigerung in der Reisezeit schätzungsweise durchschnittlich 4- bis 5mal am Tage durchfahren, d. h. 2- bis $2^1/_2$mal Hin- und Rückfahrt zusammengenommen, so daß demnach die auf allen Linien des Reichspostnetzes geleistete Tagesstrecke rund 41 000 km beträgt. (Wirtschaft und Statistik, 1923, Nr. 1, S. 8/9.)

Schriftwerke.

Nachweis

von Aufsätzen und Mitteilungen über das Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen aus der Zeitschriftensammlung der Bücherei des Reichspostministeriums.

(Oktober bis Dezember 1922)

A. Liste der Zeitschriften.

1. Amtliche Nachrichten des Reichsversicherungsamts. Berlin.
2. Amtsblatt der Reichsfinanzverwaltung. Berlin.
3. Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie. Berlin.
4. Annalen des Deutschen Reichs für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft. München.
5. Annales des Postes, Télégraphes et Téléphones. Paris.

6. Die Arbeiter-Versorgung. Berlin.
7. Archiv des öffentlichen Rechts. Tübingen.
8. Archiv für Eisenbahnwesen. Berlin.
9. Archiv für Post und Telegraphie. Berlin.
10. Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik. Tübingen.
11. Die Bank. Monatshefte für Finanz- und Bankwesen. Berlin.
12. Bayerische Verkehrsblätter. München.
13. Beamten-Jahrbuch mit Umschau. Berlin.
14. Blätter für Genossenschaftswesen. Berlin.
15. Blätter für Post- und Telegraphie. Zeitschrift der höheren Post- und Telegraphen-Beamten. Berlin.
16. Deutsche Bauzeitung. Berlin.
17. Deutsche Juristen-Zeitung. Berlin.
19. Deutsche Postzeitung. Berlin.
20. Deutsche Revue. Stuttgart.
21. Deutsche Rundschau. Berlin.
22. Deutsche Strafrechts-Zeitung. Berlin.
23. Deutsche Verkehrs-Zeitung. Berlin.
24. Deutsches Beamten-Archiv. Berlin.
25. Deutsches Handels-Archiv. Berlin.
26. Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen (Zeitschrift für Eisenbahn- und Verkehrsrecht von Eger). Berlin.
27. Elektrotechnische Zeitschrift. Berlin.
28. Export. Berlin.
29. Das Fernkabel. Mitteilungen über Kabelanlagen für den Nachrichtenverkehr im In- und Ausland. Berlin.
30. Finanz-Archiv. Zeitschrift für das gesamte Finanzwesen. Stuttgart.
31. Finanz-Ministerial-Blatt. Berlin.
32. Gesundheits-Ingenieur. München.
33. Gewerbefleiß. Berlin.
34. Die Grenzboten. Berlin.
35. Hansa. Hamburg.
36. Heeres-Verordnungsblatt. Berlin.
37. Jahrbuch der drahtlosen Telegraphie und Telephonie, Zeitschrift für Hochfrequenztechnik. Berlin.
38. Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik (Hildebrand). Jena.
39. Internationale P. T. T. Wien.
40. Die Invaliditäts- und Alters-Versicherung im Deutschen Reiche. Mainz.
41. Journal Télégraphique. Bern.
42. Justiz-Ministerial-Blatt für die preußische Gesetzgebung und Rechtspflege. Berlin.
43. Marine-Rundschau. Berlin.
44. Marineverordnungsblatt. Berlin.
45. Militär-Wochenblatt. Berlin.
46. Ministerialblatt der Preußischen Verwaltung für Landwirtschaft, Domänen und Forsten. Berlin.
47. Ministerial-Blatt für die Preußische innere Verwaltung. Berlin.
48. Mitteilungen aus dem Materialprüfungsamt zu Berlin-Dahlem. Berlin.
49. Mitteilungen der Reichsanstalt für Maß und Gewicht. Berlin.
50. Das neue Deutschland. Berlin.
51. Dr. A. Petermanns Mitteilungen aus Justus Perthes' geographischer Anstalt. Gotha.
52. Postalische Rundschau. Berlin.
53. Die Postwarte. Neukölln.
54. Preußische Jahrbücher. Berlin.
55. Das Recht. Rundschau für den deutschen Juristenstand. Berlin.
56. Recht und Wirtschaft. Berlin.
57. Reichs-Verkehrs-Blatt. Abteilung A und Abteilung B. Berlin.
58. Schmollers Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im Deutschen Reiche. Leipzig.
59. Sparkasse. Zeitschrift des deutschen Sparkassen-Verbandes. Hannover.
60. Statistik des Deutschen Reichs. Berlin.
61. Statistik des Deutschen Reichs. Vierteljahrshefte. Berlin.
62. Statistik, Preußische. Berlin.
63. Telefunken-Zeitung. Berlin.
64. Telegraphen- und Fernsprech-Technik. Berlin.
65. Die Umschau. Leipzig.
66. L'Union Postale. Bern.

67. Unter dem Reichsadler. Berlin.
68. Der Verkehr. Zeitschrift des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln. Dortmund.
69. Die Verkehrsnachrichten für Post und Telegraphie. Berlin.
70. Veröffentlichungen des Reichsaufsichtsamts für Privatversicherung. Berlin.
71. Veröffentlichungen des Reichsgesundheitsamts. Berlin.
72. Wasmuths Monatshefte für Baukunst. Berlin.
73. Weltwirtschaft. Monatschrift für Weltwirtschaft und Weltverkehr. Berlin.
74. Weltwirtschaftliches Archiv. Jena.
75. Wirtschaftsdienst. Hamburg.
76. Wirtschaft und Statistik. Berlin.
77. Württembergische Verkehrs-Zeitung. Stuttgart.
78. Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin. Berlin.
79. Zeitschrift des Allgemeinen Deutschen Sprachvereins. Halle (Saale).
80. Zeitschrift des Preußischen Statistischen Landesamts. Berlin.
81. Zeitschrift für Bauwesen. Berlin.
82. Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft. Tübingen.
83. Zeitschrift für Verkehrswissenschaft. Köln.
84. Zeitschrift für Versicherungswesen. Berlin.
85. Zeitschrift für Wohnungswesen. Berlin.
86. Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin.
87. Zentralblatt der Bauverwaltung. Berlin.
88. Zentralblatt für das Deutsche Reich. Berlin.

B. Nachweis der Aufsätze usw.[1]).

I. Gemeinsame Angelegenheiten des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens.

Allgemeines. Anteil der Arbeitsleistung des Menschen an den Leistungen der Verkehrsmittel, von Dr.-Ing. Pirath, Regierungsbaurat **8.** 1215.

— Arbeit und Psychologie, von Eliasberg **10.** Bd. 50 S. 87.

— Betriebsführung, wissenschaftliche ... nach Taylor und ihre Anwendungsmöglichkeiten im Eisenbahnwesen, von Dr. Martens **86.** 799. 837.

— Brennstoffersparnis im Haushalt, von Riedl, Geschäftsführer des Bayerischen Wärmewirtschaftsverbandes **65.** 749.

— Einführung, zur ... des metrischen Gewindes, von Görsdorf, Dipl.-Ing. **64.** 81.

— Einrichtungen, neuzeitliche sanitäre ... in Wohnhäusern, von Dipl.-Ing. Klemm, Assistent an der Techn. Hochschule in Stuttgart **32.** 547.

— Erhitzung, feuerlose ..., von Dr. Neuburger **65.** 659, **33.** 298.

— Grundlagen der Preis- und Lohnbildung, von Riedenauer, Oberregierungsrat **38.** Bd. 64 S. 290.

— Heizung, die übermäßigen Kosten der ..., Speisenbereitung und Beleuchtung in ihrer Wirkung auf die Wohnungsnot, von Nußbaum, außerordentl. Professor für Hygiene an der Techn. Hochschule zu Hannover **32.** 506.

— Indexmonomanie **75.** 1006, **52.** 404.

— Indexrechnung, die imaginäre ... **75.** 1026.

— Korkstein, zur Entwicklung des ... **16.** 479.

— Post- und Telegraphengesetzgebung des letzten Jahres **23.** 333.

— Preis- und Lohnabbau der Welt, von Buetz **73.** 132.

— Reklamepsychologie, von Nolte **65.** 740.

— Schriftvergleichung und Schriftuntersuchung im Dienst der Rechtspflege, von Prof. Dr. Scheffer, gerichtl. beeidigtem Sachverständigen **22.** 273.

— Staatsangehörigkeit, die Bestimmung, nach der eine Frau, die einen Ausländer heiratet, ihre eigene ... verliert, wird in absehbarer Zeit von verschiedenen Staaten aufgehoben werden **67.** 355.

— Die Streik- und Ausstandsbewegung in den modernen Kulturstaaten unter besonderer Berücksichtigung des Handels- und Verkehrsgewerbes und speziell des Schiffahrtsgewerbes im 1. Halbjahr 1922, von Göhring **35.** 1163.

— Technik, soziale ... im Großgewerbe, von Prof. Dr. Schwiedland, Hofrat **54.** Bd. 190 S. 64.

— Versuche, wärmetechnische ... in Drontheim, von Prof. Hiorth **81.** 386.

— Zentralheizung, die künftige ..., von Meier, Ingenieur **32.** 581. 598.

— Die Zerstörung von Papier durch Tinte, von Herzberg, Professor **48.** Jahrg. 40 S. 90.

[1]) Die fett gedruckten Zahlen bedeuten die Zeitschriften in der Liste unter A, die daneben stehenden Zahlen die Seiten

Deutschland. Neureglung der Besoldungen **67.** 285. 301. 309. 334. 341, **44.** 399. 439. 501, **57.** Abt. B 350, Abt. A 409, **15.** 189, **42.** 565, **23.** 277. 291. 297. 303. 311. 353, **53.** 183, **12.** 383. 393. 399. 411. 418, **36.** 425. 461. 502. 511. 523, **52.** 385. 397, **24.** Jahrg. 3 S. 1. 33. 65. 104. 137, **19.** 413. 422. 430. 462. 477.

Neureglung der Lohn- und Gehaltspfändung **24.** Jahrg. 3 S. 68. 115, **23.** 330. 337, **57.** Abt. A 411, Abt. B 379. 397, **12.** 431, **44.** 479.

— Normalpapiere 1919 bis 1921, von Herzberg, Professor **48.** Jahrg. 40 S. 47.

— Die Nothilfe bei Eisenbahn und Post **86.** 787, **12.** 412, **67.** 316, **23.** 325, **53.** 208.

— Numerus clausus, von Justizrat Hallensleben, Mitglied des Staatsrats (Beschränkung der Anwärterzahl im höheren Justizdienst) **17.** 710, **24.** Jahrg. 3 S. 132.

— Ober-Rechnungskammer, die Errichtung und die erste Instruktion der Preußischen ..., von Haase **30.** 1.

— Personalakten bilden einen Teil der Akten der Behörde, die Verfügung darüber steht allein dem Leiter der Behörde oder seinem Stellvertreter zu **24.** Jahrg. 3 S. 54.

— Personalbedarf, Ermittlung des ... mit Einheitszahlen **23.** 327, **67.** 321, **24.** Jahrg. 3 S. 110.

— Personalbestand und Leistungswertung **19.** 422. 433. 438. 463, **53.** 183.

— Personalnachweise, Eintragungen von ungünstigen Tatsachen in die ... sind erst dann vorzunehmen, wenn dem Beamten Gelegenheit gegeben war, sich über sie zu äußern **24.** Jahrg 3 S. 80, **52.** 419.

— Personalstand der Reichspostverwaltung **23.** 359.

— Die Pflicht der Presse, von Ammon, Postinspektor (Gebührenerhöhungen der Postverwaltung) **77.** 49.

— Postneubauten in Düsseldorf, Duisburg und Essen, von Schäfer, Postrat **69.** 1006.

— Postreklame. Entstehung, Aufgaben und Ziele, von Snell, Postrat **9.** 394.

— Postreklame, zur ... **23.** 315.

— Pressenot, Postverwaltung und Beamtenschaft **19.** 440.

— Prüfungen, Verzögerungen in der Ablegung von ... infolge Erkrankung während der Ausbildungszeit oder während des Prüfungsverfahrens, Festsetzung des Anwärterdienstalters (Vf des preuß. Justizministers vom 29. November 1922) **42.** 504.

— Rang der Reichsbeamten, über den ..., Versetzung in ein Amt von geringerem Rang **67.** 294.

— Rechtsprechung und Privatwirtschaft (Probleme der Preisrevolution) **75.** 987.

— Rechtsweg für Beamtenansprüche, Grenzen des ... (Militäranwärter, Reichsverfassung Art. 129 Abs. 1 Satz 4), Entsch. des RG vom 4. April 1922 **17.** 626, **13.** 362, **24.** Jahrg. 3 S. 26. 58, **23.** 330.

— Rechtsweg, Zulässigkeit des ... für Schadensersatzansprüche eines Beamten aus schuldhafter Verletzung seiner öffentlich-rechtlichen Stellung, insbesondere wegen unberechtigter Entlassung (Entsch. des RG vom 31. Januar 1922) **15.** Beil. (Rechtsprechung) 35.

— Reglung, zur innerstaatlichen ... der dem Ausgleichsverfahren unterliegenden Valutaforderungen, von Michaelis, Reichsgerichtsrat **56.** 531.

— Reichsbahnverwaltungsschule, Vf des Reichsverkehrsministers vom 25. September 1922 **57.** Abt. A 368, **86.** 770.

— Reichshaushaltsordnung, zum Entwurf einer ..., von Dr. Wagner, Regierungsrat **17.** 588, **24.** Jahrg. 3 S. 162.

— Das Reichsmietengesetz **67.** 291.

— Reichsmietengesetz, Anwendung des ... auf Mietwohnungen in reichseigenen Gebäuden, Vf des Reichsministers der Finanzen vom 16. Oktober 1922 **2.** 418.

— Das Reichsmietengesetz und die Baugenossenschaften **14.** 561.

— Reklame. Das Anpreisewesen auf den Eisenbahnen, von Jüsgen, Regierungs- und Baurat **87.** 498.

— Reklame. Heimatschutz und Eisenbahnreklame **86.** 756.

— Richtlinien für die Beurteilung von Vorstrafen bei der Erteilung von Zivilversorgungs-, Anstellungs- und Beamtenscheinen **24.** Jahrg. 3 S. 19.

— Runderlasse vom 15. und 30. September 1922, betr. die Bezüge der Regierungsbauführer des Hochbaufachs usw. während ihrer Beschäftigung bei einer örtlichen Bauleitung und die widerruflichen laufenden Unterhaltszuschüsse dieser Regierungsbauführer **87.** 469. 505.

— Schiedssprüche, Verbindlicherklärung von ..., ordnungswidrige Zusammensetzung des Schlichtungsausschusses (Entsch. des RG vom 7. März 1922) **15.** Beil. (Rechtsprechung) 36.

— Schreibstoffe. Allgemeine Vf des preuß. Justizministers vom 25. Oktober 1922 über die Gewährung einer Schreibstoffvergütung und die Lieferung von Schreibstoffen **42.** 455, **47.** 1037, **24.** Jahrg. 3 S. 116.

— Die Sondergenossenschaftsbewegung unter den Beamten (Baugenossenschaften, Konsumvereine usw.) **14.** 649.

— Sonderzuschläge, Vf des preuß. Finanzministers usw. vom 20. November 1922, betr. örtliche ... für Beamte im Vorbereitungsdienst **31.** 846.

Deutschland. Verträge. Die Geldentwertung, wie sie durch den Ausgang des Krieges und seine Folgen eingetreten ist, bedeutet auch für sich allein eine Veränderung der wirtschaftlichen Verhältnisse. Das Verhalten eines Vertragsteils, der das nur mit der Geldentwertung begründete Verlangen auf Änderung der Leistungen ablehnt, kann sich daher als schwere Unbilligkeit darstellen **55.** Beil. Nr. 1533.
— Verträge mit gleitenden Preisen **86.** 813, **87.** 587.
— Verwaltungsreform, von Sirius **13.** 383.
— Verzugszinsen von Dienstbezügen und Wartegeldern **24.** Jahrg. 3 S. 122.
— Willenserklärungen der Beamten, Auslegung von ... (Entlassungsgesuch eines Regierungsrats, in dem er sein Staatsamt niederlegt und um Zahlung der gesetzmäßigen Pension bittet), (Entsch. des Preuß. OVG vom 5. Oktober 1922) **17.** 756.
— Die Wirtschaftsnot und ihre Bekämpfung, von Scharringhausen **13.** 341.
— Wohnungen versetzter Beamten **24.** Jahrg. 3 S. 102.
— Wohnungsbau, Finanzierungsfragen im ..., von Dr. Albrecht **85.** 261.
— Wohnungsbau. »Rettet den Wohnungsbau!«, von Dr. Schmidt, Verbandsdirektor (gegenwärtige Lage des Wohnungsbaus und notwendige Abhilfemaßnahmen) **85.** 249. 265. 276.
— Wohnungsbauabgabe für Dienstwohnungen **23.** 337.
— Wohnungsfürsorge, die Tätigkeit der Postverwaltung auf dem Gebiet der ... **23.** 347.
— Zentralheizung und Warmwasserversorgung im geltenden Mietsrecht, von Dr. Marx, Privatdozent **32.** 605.
— Zurruhesetzung, bewußt unberechtigtes Herbeiführen der ... durch einen von einem Unfall betroffenen Beamten (Entsch. des RG vom 4. November 1921) **9.** 341.

Bulgarien. Die Arbeitsdienstpflicht in Bulgarien **45.** II. Hälfte 402.
— Die Besoldung der Post- und Telegraphenbeamten in Bulgarien, von Alekoff, Obmann der bulgarischen Postgewerkschaft **39.** 189.

Frankreich. Der achtstündige Arbeitstag in Frankreich **8.** 1285, **35.** 1381, **52.** 433.

Irland. Die Lage der irischen Postbediensteten, von O'Brien, Mitglied des Vollzugsausschusses der Gewerkschaft der irischen Postbediensteten **39.** 159.

Italien. Beseitigung des Achtstundentags **23.** 338.

Niederlande. Verlängerung der Arbeitszeit für das Post- und Telegraphenpersonal, Lohnabbau **23.** 338, **86.** 912.

Österreich. Abbau und Ersparungsdienst im Bundesministerium für Verkehrswesen **86.** 772. 846, **52.** 434.
— Die Gehälter der österreichischen Beamten **12.** 446.
— Die Krankenversicherung der österreichischen Staatsbediensteten **12.** 386.
— Das Reform- und Finanzprogramm der Bundesregierung **86.** 846.
— Werdegang und Wirksamkeit der Arbeiterkammern in Deutschösterreich, von Provaznik, Mitglied der Arbeiterkammer **39.** 191.

Schweden. Der Achtstundentag (Verkürzung der Arbeitszeit nur bei erhöhter Arbeitsleistung) **52.** 433.

Schweiz. Zivilrechtliche Haftbarkeit des schweizerischen Personals gegenüber der Bundesverwaltung bei Dienstfehlern **66.** 161.
— Personalkommissionen **39.** 169. 196.

Ungarn. Erhöhung der Post-, Telegraphen- und Fernsprechgebühren **86.** 848.

II. Postwesen.

Allgemeines. Automobile, die Verteilung der ... der Welt **76.** 571.
— Die Entwicklung des Flugverkehrs London-Paris **86.** 864.
— Flugkörper und Drachenwarten, von Dr. Perlewitz **35.** 1246.
— Flugverkehr London–Köln–München–Prag–Konstantinopel–Indien **45.** II. Hälfte 304, **68.** Jahrg. 2 S. 7.
— Die Handelsflotte der Welt **76.** 569, **73.** 126.
— Handelsluftverkehr der Zukunft **35.** 1316.
— Indien, über Land nach ... **86.** 826.
— Kleingüterverkehr im Weltpostverein, die Neuordnung des internationalen ..., von Dr. Staedler, Regierungsrat **68.** Jahrg. 2 S. 1.
— Luftschiffahrt, das internationale Abkommen über die ... **86.** 916.
— Luftschiffahrt, die größten Geschwindigkeiten in der ... **5.** 920, **65.** 730.
— Der Luftschiffverkehr der Zukunft, seine Notwendigkeit und seine Möglichkeiten, von Engberding, Marinebaurat **65.** 815.
— Luftverbindung Stockholm–Hamburg **86.** 894.
— Luftverkehr, Entwicklungsmöglichkeiten des ..., von Breuer **68.** Jahrg. 2 S. 35.
— Methangas als Betriebsstoff für Motoren **65.** 680.

III. Telegraphen- und Fernsprechwesen.

(Mit Ausnahme des drahtlosen Telegraphierens und Fernsprechens [s. unter IV])

IV. Drahtloses Telegraphieren und Fernsprechen.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.

Archiv für Post und Telegraphie

Herausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Nr. 4 | Berlin, April | 1923

Streiflichter aus der Tarifpolitik der Post[1]).

Von Ministerialrat Sautter in Berlin (Reichspostministerium).

Die Tarifpolitik ist eines der wichtigsten Gebiete der Wirtschaftsführung. Von ihr hängt die Aufbringung der Mittel zur Deckung der Betriebskosten ab. Sie muß letzten Endes die Möglichkeiten schaffen für die Herstellung des Gleichgewichts zwischen Einnahmen und Ausgaben im Haushalt.

Bei der Beurteilung der Tarifpolitik wirft sich in erster Linie die Frage auf: Was war in der Vergangenheit? In der Vorkriegszeit entsprach das Posttarifwesen im allgemeinen den Anforderungen der Wirtschaftsführung; sein Aufbau wurde den Bedürfnissen des Verkehrs und im großen ganzen auch den Erfordernissen der verkehrstechnischen Logik gerecht. Die Angelpunkte des Posttarifs der Vorkriegszeit waren der 10-Pf.-Gebührensatz für den einfachen Brief und der 50-Pf.-Satz für das 5-kg-Paket des Fernverkehrs. Um sie gruppierten sich die Tarife für die anderen Verkehrsgattungen und die verschiedenen Gewichtstaffeln. Der Faktor der Entfernung war im Laufe der Zeit mehr und mehr in den Hintergrund gerückt. Nur bei den Paketen von mehr als 5 kg hatten wir die allzu reichliche Zahl von 6 Zonen und dazu eine Staffelung von Kilogramm zu Kilogramm. Im übrigen bestand tariftechnisch im Versendungsverkehr eine unverkennbare Vollkommenheit: Einfachheit des Aufbaus, geringe Zahl der Gewichtstufen und Folgerichtigkeit der allgemeinen Tarifgestaltung. Gleiches traf auf das Gebührenwesen im Wert- und Postbankverkehr zu. Hier erfüllte der Tarif den Zweck, die Veredelung des Zahlungsverkehrs zu fördern und dem bargeldlosen Verkehr schrittweise zum Durchbruch zu verhelfen. Es vollzog sich unter der Wirkung der Tarife des Postbankverkehrs in fortschreitendem Maße der Übergang vom Geldbrief zur Postanweisung, dann von der Postanweisung zur Zahlkarte und zur bargeldlosen Überweisung. Ein neuer Gesichtspunkt beherrscht das Gebührenwesen des Postscheckverkehrs insofern, als ein wesentlicher Teil der Betriebskosten nicht durch eigentliche Gebühren, sondern durch beträchtliche Einnahmen aus der Verzinsung der Guthaben der Postscheckkunden aufgebracht wird. Im Zeitungswesen war die Berechnung der Gebühren nach Bezugszeit, Häufigkeit des Erscheinens und Jahresgewicht mit Abzug von Freigewicht ziemlich umständlich; doch war die Gebühr nicht so häufig neu festzustellen wie bei dem heutigen Monatsbezug. Der Auslandstarif war in einfacher Weise geordnet. Er stellte in seiner Einheitlichkeit für das weltumfassende

[1]) Aus einem vom Verfasser bei dem Wirtschaftskursus in Berlin gehaltenen Vortrag.

Geltungsgebiet eine verkehrs- und wirtschaftspolitische Errungenschaft von großer Bedeutung dar. Die finanzielle Wirkung der Gesamtheit der Tarife der Vorkriegszeit kam in den Überschüssen mit zum Ausdruck, die die Postverwaltung bei ihren Abschlüssen alljährlich erzielte und die zuletzt 100 Millionen Goldmark im Jahre betrugen. In Fachkreisen war es eine feststehende Überzeugung, daß nicht alle Verkehrszweige der Post ihre Selbstkosten deckten, z. B. die Drucksachen und sonstigen offenen Sendungen, wenn sie sich nicht im Massenverkehr bewegen, die Pakete bei der Beförderung abseits der Bahn, die Postanweisungen, Nachnahmen, Postaufträge, die Zeitungen. Die Gebühren der Briefe des Fernverkehrs schufen den Ausgleich für den Ausfall bei den leidenden Verkehrszweigen, sie bildeten das Rückgrat der Posteinnahmen.

Während des Krieges schwanden die Überschüsse mehr und mehr. Es trat ein Rückgang des gebührenpflichtigen und eine starke Zunahme des gebührenfreien Verkehrs ein. Die Postgebühren an sich blieben unverändert. Die Geldbedürfnisse des Reichs wurden auf den Gebieten des Postverkehrs, wie auf anderen Gebieten, durch die Einführung einer Reichsabgabe befriedigt. Diese war aber in Wirklichkeit nur eine andere Form der Gebührenerhöhung, die gewählt wurde, um den damals als vorübergehend gedachten Charakter der Erhöhungen zum Ausdruck zu bringen und auch, um gewisse Schwierigkeiten zu beheben, die bei der Berechnung der matrikularmäßigen Postausgleichsbeträge der damals selbständigen Postverwaltungen Bayerns und Württembergs an das Reich bestanden. Die Reichsabgaben sind eine Episode in der Entwicklung des Posttarifwesens geblieben.

Nach dem Kriege wuchsen rasch die Geldbedürfnisse der Postverwaltung, die nun wachsende Fehlbeträge aufwies. Mit weiteren Zuschlägen in der Form von Reichsabgaben war nicht mehr auszukommen. Diese wurden daher bei der Neuregelung der Gebühren am 1. Oktober 1919 in die Postgebühren eingerechnet. In immer rascher werdender Folge kamen dann die Erhöhungen, die für den einfachen Brief die nachstehenden Gebührensätze brachten:

6. Mai 1920	0,40 ℳ,
1. April 1921	0,60 »
1. Januar 1922	2,— »
1. Juli 1922	3,— »
1. Oktober 1922	6,— »
15. November 1922	12,— »
15. Dezember 1922	25,— »
15. Januar 1923	50,— »
1. März 1923	100,— ».

Im Verlaufe von nicht ganz 3 Jahren sind also die Gebühren für den einfachen Brief von 40 Pf. auf 100 ℳ gestiegen, ein schmerzliches Spiegelbild unseres wirtschaftlichen Niedergangs!

Zeitweise waren die ermäßigten Sätze des Ortsverkehrs weggefallen, zweifellos zum Vorteil des Betriebs, allerdings aber auch mit der Wirkung, daß der Nahverkehr stark zurückging. Die Schwierigkeiten, die sich bei der Durchsetzung der späteren Gebührenerhöhungen in zunehmendem Maße ergaben, führten zur Wiedereinführung der ermäßigten Gebühren für Briefe und Postkarten im Ortsverkehr. Der frühere Nachbarortsverkehr ist glücklicherweise nicht wieder aufgelebt.

Einige Tarifneuerungen hat uns die Nachkriegszeit beschert: die inzwischen als besonderer Tarifgegenstand wieder verschwundene Drucksachenkarte, die tariflich wohl allzusehr begünstigte Ansichtskarte mit 5 Worten auf der Vorderseite, das Päckchen, durch dessen Einführung eine Lücke unter den neuzeitlichen Ver-

kehrsarten ausgefüllt wurde, den dienstlichen Aktenbrief, der sich im Tarif neuerdings in einen allgemein zugelassenen Brief bis 500 g verwandelt hat. Eine grundlegende Neugestaltung brachte die Nachkriegszeit für den Pakettarif. Im Jahre 1919 wurde der Zweizonentarif eingeführt mit nur 4 Gewichtstufen, einem Höchstgewicht von 20 kg, mit Freimachungszwang und Einrechnung des Bestellgelds in die Beförderungsgebühr. Dieser neue Tarif bedeutete für Verkehr und Betrieb wie in tariftechnischer Hinsicht einen Fortschritt von hervorragender Bedeutung. Inzwischen ist unter der Ungunst der Verhältnisse leider einiges davon abgebröckelt. Es mußte die Zahl der Gewichtstufen vermehrt werden. Das Paketbestellgeld wurde wieder eingeführt, um die dringend nötigen weiteren Einnahmen aus dem Paketverkehr zu gewinnen. An die Seite des Bestellgelds trat die Paketausgabegebühr. Eine weitere Neuerung ist in Gestalt einer 3. Zone in Sicht; sie soll den großen Abstand zwischen der Paketgebühr der Post und den Tarifen der Eisenbahn bei größeren Entfernungen abmildern und den aus der Verschiedenheit der Tarife hervorgehenden Verkehrsschwankungen vorbeugen. Bei diesem Anlaß sollen Paketbestellgeld und -ausgabegebühr wieder verschwinden, was vom Standpunkt der Betriebsvereinfachung zu begrüßen ist. Der Wertpaketverkehr hat in der Nachkriegszeit mehrere Wandlungen durchgemacht. Sein unverhältnismäßiges Anschwellen zeitigte eine stärkere Steigerung der Wertversicherungsgebühr als einer prohibitiven Tarifmaßnahme und, als auf diese Weise der Zweck nicht mehr erreicht werden konnte, eine großzügige Ausgestaltung des Verkehrs der unversiegelten Wertpakete unter gleichzeitiger Einführung einer ermäßigten Versicherungsgebühr. Jetzt hat der Wertpaketverkehr die Flüssigkeit erlangt, die er braucht. Auch der Zeitungstarif ist in der Nachkriegszeit neu geordnet worden. Er ist abgestuft nach der Häufigkeit des Erscheinens der Zeitung und nach dem Gewicht. Sein Aufbau zeigt jetzt die wünschenswerte Einfachheit. Er hat aber den Fehler, daß die Sätze von Anfang an zu niedrig waren und in der Folge viel zu niedrig blieben. Das Bestellgeld wurde zunächst in die Zeitungsgebühr mit eingerechnet, ist aber in neuester Zeit wieder als besondere Gebühr eingeführt. Der Tarif für den Postbankverkehr mußte in den Abstufungen und Gebührensätzen der Entwicklung des Geldwerts folgen. Dabei wurde der Barverkehr gegen früher tariflich schärfer erfaßt, nicht durchweg zum Vorteil der Verkehrsentwicklung. Die Zinsen der Guthaben der Postscheckkunden haben sich zu einer ergiebigen Einnahmequelle gestaltet. Für den Auslandstarif hat der Madrider Weltpostvertrag neue Verhältniszahlen zur Abstufung der Gebührensätze gebracht, die sich in der Folge bei dem Ausmaß der Geldentwertung als zu wenig beweglich erwiesen haben. Im ganzen hat der Auslandstarif aber die Einfachheit des Aufbaus beibehalten, die ihm schon früher eigen war. Stark beackert wurde in der Nachkriegszeit das Gebiet der Nebengebühren. Es war eine sachliche Notwendigkeit, für diejenigen Leistungen der Post, die ihr Entgelt nicht in den allgemeinen Gebühren finden, besondere Gebühren anzusetzen. In der Auswirkung haben sich allerdings manche Weiterungen für den Betrieb und Unbequemlichkeiten für die Verkehrtreibenden ergeben.

Das Gesamtbild der Tarifentwicklung in der Nachkriegszeit läßt sich kurz dahin zusammenfassen: mit der Steigerung der Tarifsätze mehrten sich die Schwierigkeiten, das einfache Tarifgefüge beizubehalten. Neue Verkehrs- oder Gebührenarten oder weitere Abstufungen traten hinzu. Bei sprunghafter Entwicklung der Geldentwertung blieben die Tarifsätze unverhältnismäßig stark hinter der allgemeinen Preisbildung und hinter den entsprechend gesteigerten Betriebskosten zurück. Die Postverwaltung mußte auf die abnehmende Kaufkraft der breiten Schichten des Volkes und auf den damit zusammenhängenden Verkehrsrückgang Rücksicht nehmen. Die finanzielle Wirkung der Tarifpolitik

der Nachkriegszeit war also, daß keine volle Deckung der Ausgaben erreicht werden konnte. Aber darüber besteht kein Zweifel, daß die Fehlbeträge, die sich ergaben, in erster Linie eine natürliche Folge der Geldentwertung und der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung sind.

Den bisherigen Werdegang muß man sich vergegenwärtigen, wenn man die zweite Frage beantworten will: Was soll und wird künftig sein? Die Postverwaltung steht bei ihrer Tarifpolitik vor allem unter dem Drucke der harten Notwendigkeit, ihre Betriebsausgaben durch entsprechende Einnahmen zu decken, im Haushalt das G l e i c h g e w i c h t zwischen Einnahmen und Ausgaben herzustellen. Dieses Gebot hat vor längerer Zeit die Reparationskommission ausgesprochen, und die Reichsregierung hat es anerkannt. Die Herstellung des Gleichgewichts wird auch von der Volksvertretung verlangt, sie ist nicht zuletzt ein Erfordernis gesunder Wirtschaftsführung überhaupt. Die eiserne Notwendigkeit zwingt die Postverwaltung, in ihrem Tarifwesen der Geldentwertung zu folgen und dabei bis an die Grenze der Möglichkeit zu gehen.

Auf der anderen Seite aber muß sich die Postverwaltung vergegenwärtigen, daß sie D i e n e r i n d e s A l l g e m e i n w o h l s ist, und daraus ergibt sich für sie eine Reihe wichtiger Verpflichtungen. Einmal muß sie im Tarifwesen die Vorbedingungen des Verkehrs so gestalten, daß allen Schichten der Bevölkerung die Benutzung der Posteinrichtungen möglich ist. Insbesondere hat sie den verschiedenen Erwerbskreisen die zu ihrer produktiven Tätigkeit nötigen Verkehrsmöglichkeiten zu bieten. Sie hat ferner als Werkzeug der volkswirtschaftlichen Güterzirkulation die Verpflichtung, den Umlauf der Erzeugnisse und Bedarfsgegenstände so zu vermitteln, daß sich die Güterverteilung glatt und ohne zu starke Unkostenbelastung vollzieht. In diese Aufgabe teilt sich die Post mit der Eisenbahn; es ist aber der Beruf der Post, einen bestimmten großen Teil des Warenumlaufs, besonders abseits der Bahn, zu tätigen. Die Post ist auch ein wichtiges Werkzeug der Kultur. Auf ihren Schultern bewegt sich ein großer Teil des geistigen Verkehrs, sie ist häufig die einzige Brücke für die Pflege der Familienbeziehungen, sie ist unentbehrlich im Dienste der charitativen Vereinstätigkeit. Die Post muß in ihrem Tarifwesen die kulturellen Einrichtungen und Güter vor ihrem Zerfall schützen, damit nicht schließlich alles in das Chaos versinkt.

Einen Maßstab für die Grenze, bei der die volkswirtschaftlichen und kulturellen Belange zum Nachteil des Volksganzen leiden können, gibt der V e r k e h r s r ü c k g a n g. Den Fingerzeig des Rückgangs darf die Postverwaltung bei ihrer dornenvollen Aufgabe, die Postgebühren mit der Entwicklung des Geldwerts in Einklang zu bringen, nicht aus den Augen verlieren; sie ist denn auch, was ihr manchmal schon zum Vorwurf gemacht wurde, hinsichtlich der Zeitpunkte und des Maßes der Gebührenerhöhungen bisher vorsichtig vorgegangen. Wenn so wichtige Belange auf dem Spiele stehen, ist Vorsicht auch geboten. Ebensosehr ist es aber ihre Pflicht, mit der Gebührenbelastung der verschiedenen Verkehrszweige bis an die Grenze der T r a g f ä h i g k e i t zu gehen. Unter den Verhältnissen, wie wir sie heute haben, ist es das Gegebene, daß die Postverwaltung auch fernerhin, solange die Unstetigkeit des Geldwerts fortdauert, ihre Tarifpolitik auf die Tragfähigkeit der einzelnen Verkehrszweige abstellt.

Hiernach versagt vorerst das Prinzip der S e l b s t k o s t e n d e c k u n g, das bei geregelter und gleichmäßiger Wirtschaftsentwicklung die sachliche Grundlage der Tarifpolitik bilden sollte. Es muß das ernste Streben der Postverwaltung sein, die Selbstkostendeckung auch bei der nötigen Schonung der volkswirtschaftlichen und kulturellen Belange wieder in den Vordergrund zu rücken. Dazu ist allerdings nötig die baldige Erreichung der Stetigkeit der allgemeinen Preisbildung, die Durchführung des ganzen Vereinfachungsprogramms und besonders

des Personalabbaus sowie innerhalb unserer Verwaltung ein klarer Überblick über die Wirtschaftsführung. Bekanntlich ist die Wirtschaftsführung der Post zum 1. April 1923 auf eine neue Grundlage gestellt. Die Hauptzweige des Betriebs werden nach ihren finanziellen Auswirkungen gesondert erfaßt, und die Ergebnisse werden teils durch die zwangläufige Ausscheidung in der Abrechnung, teils durch die ergänzende Wirtschaftsstatistik in unmittelbarem Anschluß an den Monatsabschluß ermittelt, so daß jeweils wenige Wochen später die Einnahmen und Ausgaben jedes Hauptzweigs sichtbar sind. Daraus können dann die Folgerungen nicht nur für die Ausgabenwirtschaft, sondern auch und vor allem für die Tarifpolitik gezogen werden. Wir dürfen uns dabei nicht verhehlen, daß es auch in der Zukunft, wenn einmal stetige Währungs- und Preisverhältnisse erreicht sein werden, wie in der Vorkriegszeit noch leidende Verkehrszweige geben wird. Bei der Verschiedenheit und Vielgestaltigkeit der Bedürfnisse des Verkehrs ist es schlechthin unmöglich, alle Zweige nach dem Selbstkostenprinzip zu behandeln. Aber für den Postbetrieb im ganzen wird dieses Prinzip später durchgeführt werden müssen.

Die Tarifpolitik der Post wird übrigens nicht durch den Willen der Postverwaltung allein bestimmt; ein starker Einfluß wird auf sie auch durch Kreise ausgeübt, die im allgemeinen außerhalb der Verwaltung stehen. Zur Mitwirkung ist zunächst der Verkehrsbeirat berufen, der sich aus Vertretern der großen Wirtschaftsgruppen, der gesetzgebenden Körperschaften und neuerdings auch der Postbeamtenschaft zusammensetzt. Die Änderung der durch Gesetz geregelten Gebühren unterliegt der Zustimmung des Reichsrats und eines Ausschusses des Reichstags. So wichtig diese Mitarbeit der verschiedenen Vertretungen an sich vom volkswirtschaftlichen und verkehrspolitischen Standpunkt ist, so darf anderseits nicht verkannt werden, daß aus ihr starke Hemmungen für die Entwicklung des Tarifwesens hervorgehen können und bisher tatsächlich hervorgegangen sind. Die Erreichung der Ziele, die der Wirtschaftsführung der Postverwaltung gesteckt sind, wird in der Zukunft wesentlich davon abhängen, daß bei dem Zusammenwirken aller Beteiligten der richtige und rechtzeitige Ausgleich gefunden wird zwischen den durch die Betriebskosten umrissenen Belangen der Post und den wirtschaftlichen und kulturellen Belangen der Allgemeinheit.

Es bleibt noch die dritte Frage, ob bei einzelnen Verkehrszweigen der Post neue Wege der Tarifreglung eingeschlagen werden sollen. Die Zukunft wird wohl das Problem der tariflichen Unterscheidung zwischen dem offenen und dem geschlossenen Briefe zu lösen haben. Vorläufig ist das Risiko für die Durchführung dieser Unterscheidung, die auch für die Betriebstechnik von starker Wirkung sein wird, noch zu groß. Diese Angelegenheit bedarf zunächst, auch für den Weltpostverkehr, der sorgfältigsten Prüfung. Was schon jetzt geschehen kann, ist eine andere Reglung, man möchte sagen Veredelung, der Drucksachenbestimmungen. Hier wird ein gewisser Schnitt zwischen den berechtigten Belangen der verkehrtreibenden Kreise und den Bedürfnissen des Postbetriebs vorzunehmen sein. Eine andere wichtige Tariffrage ist, wie der Paketverkehr der Post mit dem Expreß- und Eilgutverkehr der Eisenbahn in eine gleichmäßig verlaufende Linie zusammengebracht werden kann, damit künftig der Wettbewerb, der zwischen zwei Reichsbetrieben unwirtschaftlich ist, nach Möglichkeit vermieden wird. Die Aufgabe ist nicht einfach, da der Tarifaufbau völlig verschieden ist. Dann das Schmerzenskind der Postverwaltung, der Zeitungstarif. Er muß, wenn auch erst in späterer Zeit, den Erfordernissen des Postbetriebs und den Selbstkosten der Post in richtigem Maße angepaßt werden. Ein wichtiges Tarif- und Organisationsproblem der Zukunft ist die Fortbildung des Postbank- und besonders die Ausgestaltung des Postscheckverkehrs. Die Post bewegt einen riesenhaften Geldverkehr; in ihren Händen

liegt der größte Teil des Geldumlaufs, der ihr ungeheure Betriebskosten auferlegt. Es fehlt ihr aber der mitbestimmende Einfluß auf die Reglung des Geldverkehrs, sie ist vielfach nur die selbstlose Gehilfin der Banken, die ihr wenig Dank dafür wissen. Bei der Fortentwicklung des bargeldlosen Verkehrs muß die Post danach trachten, mehr als bisher ein Faktor bei der Entwicklung der Bank- und Kreditwirtschaft zu werden. Endlich wird bei den Nebengebühren, sobald die Verhältnisse es zulassen, ein gewisser Abbau ins Auge zu fassen sein. Auf diesem Gebiet der Gebührenreglung wird, wie bei der Tarifpolitik überhaupt, der Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit in den Vordergrund treten können, nämlich die Erwägung, welche Reglung auf einfache, reibungslose und sichere Weise der Post die Einnahmen zuführt, deren sie zur Erfüllung ihrer vielseitigen Aufgaben bedarf.

Die Gewährleistung im Weltpostverkehr.

Von Postassessor Dr. jur. Evenius in Düsseldorf.

Der WPV[1]) von Rom mit seinen Nebenabkommen vom 26. Mai 1906 ist durch die Weltpostvereinsverträge von Madrid vom 30. November 1920 ersetzt worden. Wenn auch die Bestimmungen über die Gewährleistung in den neuen Verträgen im allgemeinen mit den alten bisher im Weltpostverkehr gültigen Rechtssätzen übereinstimmen, so finden sich doch auch anderseits rechtlich nicht unwesentliche Abweichungen, die den alten Rechtszustand verändern. Die Gewährleistung ist in den neuen Verträgen ausführlicher behandelt als in den alten. Manche Fragen, die bisher strittig waren, sind durch positive Gesetzesvorschriften entschieden worden. Dabei läßt sich in vielen Fällen eine Angleichung der internationalen Vorschriften an die des inneren deutschen Verkehrs nicht verkennen. Die Haftpflicht ist getrennt nach den einzelnen Gegenständen im Hauptvertrag und in den Nebenabkommen behandelt worden. Diese Stoffanordnung bringt es mit sich, daß sich die gleichen Rechtssätze vielfach in den einzelnen Verträgen wiederfinden, wodurch der Überblick erschwert wird. Eine kurze systematische Anordnung des Stoffes, und zwar in horizontaler Anordnung, bei der die Vorschriften der einzelnen Verträge unter bestimmten Gesichtspunkten zusammengefaßt werden, wird deshalb dazu beitragen, einen besseren Überblick über den jetzigen Rechtszustand zu gewinnen. Den umfangreichen Stoff gliedere ich in folgende Teile:

1. Gläubiger des Ersatzanspruchs,
2. Schuldner des Ersatzanspruchs,
3. Voraussetzung der Haftung und Haftungsausschließungsgründe,
4. Umfang der Haftung,
5. Rechtsverhältnis zwischen der zahlungspflichtigen und der verantwortlichen Verwaltung.

Die Gewährleistung nach dem Postüberweisungs- und Postzeitungsabkommen ist in diesem Aufsatz nicht berücksichtigt worden.

1. Gläubiger des Ersatzanspruchs ist auch im Weltpostverkehr grundsätzlich der Absender. Bei Einschreib- und Nachnahmesendungen sowie Postanweisungen und Postaufträgen ist nur der Absender berechtigt, die aus dem Beförderungsvertrag erwachsenen Rechte gegen die Postverwaltung geltend zu machen. Nur bei Briefen und Kästchen mit Wertangabe und bei Postpaketen hat

[1]) WPV = Weltpostvertrag, WBA = Wertbrief- und Wertkästchenabkommen, PPV = Postpaketvertrag, PAnwA = Postanweisungsabkommen, PAuA = Postauftragsabkommen.

der Empfänger ein eigenes Recht auf Schadensersatz, wenn der Absender nicht zu ermitteln ist. Die Bestimmung, daß auf Verlangen des Absenders dem Empfänger ein Ersatzanspruch zusteht, ist in die neuen Verträge nicht aufgenommen. Der bisherige Rechtszustand wird aber dadurch nicht geändert[2]). Denn dem Empfänger war auch bisher kein eigenes Recht eingeräumt; es ist vielmehr m. E. in dem Verlangen des Absenders eine Abtretung des Ersatzanspruchs an den Empfänger zu erblicken, die, weil auch im internationalen Verkehr natürlich zulässig, nicht ausdrücklich in die Verträge aufgenommen zu werden brauchte. Die Abtretung setzt allerdings einen Vertrag zwischen Absender und Empfänger voraus. Da ein solcher nach Ansicht einzelner Schriftsteller nicht zustande kommt, lassen sie den Anspruch des Empfängers nicht auf Zession, sondern auf eigenem Rechte des Empfängers beruhen, das allerdings so lange ruht, bis der Absender das Verlangen stellt und damit auf Geltendmachung seines eigenen Anspruchs verzichtet. Ich halte diese juristische Konstruktion für wenig glücklich; denn man kann schlecht von einem eigenen Rechte des Empfängers sprechen, wenn die Geltendmachung der auf dem Rechte beruhenden Ansprüche stets den Willensakt des Absenders voraussetzt. M. E. liegt eine Abtretung vor; in dem Verlangen des Absenders, das entweder unmittelbar oder durch Vermittlung der Postverwaltung dem Empfänger gegenüber zum Ausdruck gebracht werden kann, ist das Vertragsangebot an den Empfänger und in der Geltendmachung des Anspruchs die Annahme durch den Empfänger zu erblicken. Einen Anspruch auf Erstattung der Beförderungsgebühren hat in jedem Falle nur der Absender.

2. Schuldner des Ersatzanspruchs dem Absender gegenüber ist stets die Aufgabeverwaltung, die ihrerseits Rückgriff nehmen kann gegen die Verwaltung, in deren Gebiet oder Dienstbereich eine Sendung verlorengegangen, beraubt oder beschädigt ist. Ist dies zweifelhaft, so liegt bis zum Nachweis des Gegenteils die Verantwortlichkeit der Verwaltung ob, die die Sendung unbeanstandet übernommen hat und, nachdem sie in den Besitz aller vorschriftsmäßigen Unterlagen für die Nachforschungen gesetzt worden ist, weder die Aushändigung an den Empfänger noch die vorschriftsmäßige Weitergabe an die folgende Verwaltung nachweisen kann. Ist eine Nachnahmesendung dem Empfänger ohne Einziehung des Nachnahmebetrags ausgehändigt oder ist eine niedrigere Summe als der angegebene Nachnahmebetrag eingezogen worden, so ist die Verwaltung des Bestimmungslandes dafür verantwortlich, sofern sie nicht beweisen kann, daß die Unterlassung der Einziehung oder die Einziehung eines zu geringen Betrags auf die Nichtbeachtung einer Dienstvorschrift durch die Aufgabeverwaltung zurückzuführen ist. Die Zahlungsverpflichtung dem Absender gegenüber liegt grundsätzlich der Aufgabeverwaltung als der Vertragsgegnerin ob. Sie hat den Rückgriff gegen die verantwortliche Verwaltung. Eine Zahlungspflicht der Bestimmungsverwaltung ist nur gegeben, wenn sich der Absender oder Empfänger, der die richtige Auszahlung einer Postanweisung bestreitet und dessen Anspruch sich als begründet erweist, zwecks Schadensersatz an die Bestimmungsverwaltung gewandt hat.

3. Auch im internationalen Verkehr gilt für die Postbeförderung der Grundsatz der Nichthaftung. Eine Haftung besteht nur, soweit sie durch den WPV und seine Nebenabkommen übernommen worden ist. Dies ist

[2]) Hinsichtlich der Einschreibsendungen ist folgendes zu bemerken. Da auf dem Kongreß in Madrid beschlossen worden war, daß der Gegenwert des Ersatzbetrags von 50 Franken von jedem Lande insofern selbständig festgesetzt werden könne, als der reine Goldgegenwert die oberste und der nach dem Briefgegenwert berechnete Betrag die unterste Grenze bildet, sollte durch den Wegfall jener Bestimmung verhindert werden, daß sich der Absender durch die Abtretung seines Anspruchs an den Empfänger u. U. einen Vermögensvorteil verschafft. Auf diese Weise kann der Empfänger nie mehr bekommen, als dem Absender nach den Grundsätzen zusteht, die im Aufgabeland über die Höhe des Ersatzbetrags gelten.

der Fall bei Einschreib- und Wertsendungen, gewöhnlichen Paketen, Postanweisungen, Postnachnahmen und Postaufträgen. Bei Einschreibsendungen wird wie im inneren deutschen Verkehr nur für Verlust gehaftet, bei Wertsendungen und gewöhnlichen Paketen für Verlust, Beraubung und Beschädigung. Eine Haftung für Verzögerung kennt das Weltpostrecht nicht. Ist jedoch infolge von Verzögerung der Inhalt einer Paketsendung verdorben, so liegt eine Beschädigung vor, für die auch im Weltpostverkehr zu haften ist. Für die auf Postanweisungen eingezahlten Beträge wird bis zum Zeitpunkt der richtigen Auszahlung an den Empfänger Gewähr geleistet. Für Sendungen mit Nachnahme wird nur gehaftet, sofern auch für die Sendungen ohne Nachnahme zu haften wäre. Neu aufgenommen ist die Haftung für den Fall, daß die Nachnahmesendung dem Empfänger ohne Einziehung des Nachnahmebetrags oder unter Einziehung eines zu geringen Betrags ausgehändigt worden ist. Im alten Weltpostrecht bestand keine materielle Haftungsnorm darüber. Art. 7 § 3 WPV sprach nur die Haftung der Postverwaltungen unter sich, nicht aber im Verhältnis zwischen Post und Absender aus. Allein aus der Verantwortlichkeit des Bestimmungslandes hatte man auch schon bisher die Verantwortlichkeit der Aufgabeverwaltung dem Absender gegenüber gefolgert. Für den Verlust eines Postauftragsbriefs haftet die Post wie für Einschreibsendungen. Ähnlich der Haftung für Nachnahme ist die Haftung für Postaufträge im neuen PAuA[1]) geregelt, wenn der Auftrag dem Schuldner ohne Einziehung des Betrags oder unter Einziehung eines zu geringen Betrags ausgehändigt worden ist. Ebenso ist die Frage, ob die Post verantwortlich ist, wenn der Postauftragsbrief die Bestimmungs-Postanstalt zwar erreicht hat, aber vor der Vorzeigung bei dem Schuldner unnachweisbar geworden ist, im positiven Sinne entschieden worden.

Auch das Weltpostrecht kennt eine Anzahl Haftungsausschließungsgründe. Die Post befreit sich von der Haftung durch den Nachweis, daß der Verlust, die Beraubung oder Beschädigung durch die Schuld oder Fahrlässigkeit des Absenders oder durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes oder durch höhere Gewalt herbeigeführt worden sind. Der Begriff der höheren Gewalt ist in den Weltpostverträgen nicht erläutert. Da der Ersatzanspruch bei der Aufgabeverwaltung geltend zu machen ist, wird die Rechtsprechung des Aufgabelandes als maßgebend zu betrachten sein. Eine qualifizierte höhere Gewalt (unabwendbare Folgen eines Naturereignisses) wird nicht gefordert. Einige Länder haben die Haftung auch für höhere Gewalt übernommen. Wenn in dem Gebiet oder Dienstbereich eines solchen Landes eine Sendung verlorengeht, beraubt oder beschädigt wird, hat der Absender Anspruch auf Schadensersatz, vorausgesetzt, daß auch die Aufgabeverwaltung ihren Absendern gegenüber die Ersatzverbindlichkeit im Falle höherer Gewalt übernommen hat. Die Ersatzverbindlichkeit entfällt ferner bei Sendungen, deren Inhalt unter die im Weltpostvertrag und den Nebenabkommen vorgesehenen Verbote fällt, und bei jeder betrügerischen Angabe eines höheren als des wirklichen Wertes des Inhalts eines Wertbriefs, Wertkästchens oder Postpakets. Eine Haftungsbefreiung tritt nach dem neuen Weltpostrecht auch ein bei Sendungen, über die kein Nachweis geführt werden kann, weil die bezüglichen Dienstpapiere durch höhere Gewalt vernichtet worden sind. Durch diese in den WPV und das WBA[1]) sowie den PPV[1]) neu aufgenommene Bestimmung wird die früher oft strittige Frage, welche Verwaltung bei Verlust der Dienstpapiere infolge höherer Gewalt den Schaden zu ersetzen hat, dahin entschieden, daß der Absender in diesem Falle überhaupt keinen Anspruch auf Schadensersatz hat. Ferner sind die Postverwaltungen nicht mehr verantwortlich für Einschreibsendungen und Postpakete sowie für den Inhalt der Briefe mit Wertangabe, die von den Empfängern in Empfang genommen worden sind und über die, soweit es nach den Vorschriften des Bestimmungslandes erforderlich ist, Quittung

erteilt worden ist. Neu ist die Bestimmung, daß der Anspruch des Absenders einer Wertsendung nach Empfangnahme der Sendung nicht erlischt, wenn der Empfänger bei nachträglicher Feststellung des Schadens diesen unverzüglich anmeldet und dabei seine Glaubwürdigkeit nachweist. Da in den PPV eine gleiche Bestimmung nicht aufgenommen worden ist, ist zweifelhaft, ob auch bei Postpaketen der Empfänger durch eine nachträgliche, unverzügliche Beanstandung das Recht des Absenders auf Schadensersatz wahren kann. Es wird zu verneinen sein. Für postlagernde oder sonst zur Abholung bereitgehaltene Sendungen hört die Verantwortlichkeit auf, sobald sie an eine Person ausgehändigt worden sind, die sich nach den im Bestimmungsland geltenden Vorschriften ausgewiesen hat und deren Name und Stand mit den Angaben in der Anschrift übereinstimmen. Diese Bestimmung ist aber nur in den WPV, den PPV und das PAnwA[1]), nicht aber in das WBA aufgenommen. Infolge der Nichtaufnahme der Bestimmung in das WBA dürfte der Rechtszustand jetzt der sein, daß für die Verantwortlichkeit für postlagernde oder sonst zur Abholung bereitgehaltene Briefe und Kästchen mit Wertangabe die innere Gesetzgebung des Bestimmungslandes maßgebend ist, da diese grundsätzlich unberührt bleibt, sofern durch den WPV und die Nebenabkommen nichts anderes vorgesehen ist. In diesem Zusammenhang kann auch die Verjährung angeführt werden. Wenn es sich bei der Verjährung auch nicht um einen Haftungsausschließungsgrund im eigentlichen Sinne handelt, insofern als die Haftungsbefreiung nicht auf Grund eines rechtlich relevanten Ereignisses, sondern allein infolge Zeitablaufs eintritt, so ist doch die tatsächliche Wirkung die gleiche wie bei den oben angeführten Haftungsausschließungsgründen. Der Entschädigungsanspruch verjährt nach dem WPV und seinen Nebenabkommen, wenn er nicht innerhalb eines Jahres, vom Tage der Aufgabe der Sendung an gerechnet, erhoben wird.

4. Der Umfang der Haftung im Weltpostverkehr hat sich durch den neuen WPV und die Nebenabkommen nicht wesentlich geändert; es genügt daher, die Bestimmungen hierüber nur zu streifen. Bei Einschreibbriefen wird im Falle des Verlustes wie bisher eine feste Vergütung von 50 Franken gewährt, während bei Wertsendungen bei Verlust, Beraubung oder Beschädigung ein dem wirklichen Betrag des Verlustes, der Beraubung oder Beschädigung entsprechender Ersatz bis zum Höchstbetrag des angegebenen Wertes zu leisten ist. Es ist also zu ersetzen der unmittelbare Schaden zu dem Werte, den die Sache für den Absender hat, nicht nur zum gemeinen Werte wie im inneren deutschen Verkehr. Mittelbarer Schaden und entgangener Gewinn werden nicht ersetzt. Auch nach dem PPV wird ein dem wirklichen Betrag des Verlustes, der Beraubung oder Beschädigung entsprechender Ersatz geleistet, bei Wertpaketen bis zum Betrag der Wertangabe. Der Höchstbetrag der Entschädigung für gewöhnliche Pakete ist nach dem neuen PPV nach dem Gewicht der Sendung abgestuft; er beträgt für Pakete bis zum Gewicht von 1 kg 10 Franken, für Pakete von 1 bis 5 kg 25 Franken und von 5 bis 10 kg 40 Franken. Während aber nach dem alten PPV auch bei Paketen der individuelle Wert der Sendung für den Absender bei Berechnung des Ersatzes zugrundegelegt wurde, ist in dem neuen PPV bestimmt, daß die Entschädigung nach dem gemeinen Handelswert zu berechnen ist, den Waren gleicher Art und Beschaffenheit am Tage der Einlieferung an dem Versandort hatten. In Ermangelung eines Handelswerts wird der gemeine Wert zugrundegelegt. Zur Behebung von Zweifeln ist auch in dem neuen PPV bestimmt, daß mittelbarer Schaden und entgangener Gewinn bei Feststellung des Schadens außer Betracht bleiben. Für die auf Postanweisungen eingezahlten Beträge wird wie bisher bis zum Zeitpunkt der richtigen Auszahlung Ersatz geleistet; dies gilt auch für die durch Postnachnahme oder Postauftrag eingezogenen Beträge. Für Nachnahmesendungen ist Ersatz zu leisten nach den für Einschreib- oder Wert-

sendungen oder Postpakete geltenden Vorschriften. Während bisher die Haftung bei Aushändigung der Sendung ohne Einziehung des Nachnahmebetrags oder gegen Einziehung eines zu geringen Betrags nur mittelbar aus den Vorschriften über die Haftung des Bestimmungslandes gegenüber dem Aufgabeland gefolgert werden konnte, ist im neuen Weltpostrecht ausdrücklich bestimmt, daß der Absender in diesen Fällen Anspruch auf Entschädigung hat, sofern die Unterlassung der Einziehung nicht auf eine Schuld oder Fahrlässigkeit des Absenders zurückzuführen ist. Die Entschädigung darf den Betrag der Nachnahme nicht übersteigen. Auch in das neue PAuA ist die gleiche Haftungsbestimmung für den Fall der Aushändigung des Auftrags ohne Einziehung des Betrags oder gegen Einziehung eines zu geringen Betrags aufgenommen und dadurch die Haftung gegenüber dem alten Rechtszustand erweitert worden. Strittig war bisher, ob eine Haftung für Postaufträge besteht, die zwar am Bestimmungsort eingegangen, aber vor der Vorzeigung an den Schuldner in Verlust geraten sind. Dem Grundgedanken der Haftungsnormierung entsprach es, eine dem Verlust eines Einschreibbriefs entsprechende Haftung anzunehmen. Im neuen PAuA wird jetzt ausdrücklich bestimmt, daß dem Auftraggeber in diesem Falle für den wirklich erlittenen Schaden Ersatz zu leisten ist bis zur Höhe des für den Verlust eines Einschreibbriefs vorgesehenen Geldbetrags. Im übrigen haftet die Postverwaltung für den Verlust eines Postauftragsbriefs sowie eines Einschreibbriefs mit nicht eingelösten, an den Absender zurückgehenden Wertpapieren wie für den Verlust von Einschreibbriefen. Neben dem Anspruch auf Schadensersatz hat der Absender eines Briefes oder Kästchens mit Wertangabe sowie eines Postpakets auch Anspruch auf Erstattung der Beförderungsgebühren und der Nachfragekosten, wenn durch die Schuld der Post eine Nachfrage veranlaßt worden ist. Die Versicherungsgebühr verbleibt dagegen der Postverwaltung. Ebenso hat der Absender einer Postanweisung Anspruch auf Erstattung der Nachfragekosten, wenn eine Postanweisung durch Verschulden der Post ihr Ziel nicht erreicht hat und aus diesem Grund an den Absender zurückgezahlt werden muß.

5. Das Rechtsverhältnis zwischen den beteiligten Postverwaltungen wird im neuen Weltpostrecht sehr ausführlich behandelt. Im internationalen Postverkehr sind am Ersatzverfahren im allgemeinen zwei Verwaltungen beteiligt: die zahlungspflichtige und die verantwortliche Verwaltung. Zahlungspflichtig ist grundsätzlich die Aufgabeverwaltung, bei Postanweisungen u. U. die Bestimmungsverwaltung, während für den Schaden verantwortlich die Verwaltung ist, in deren Gebiet oder Dienstbereich der Schaden entstanden ist. Kann nicht festgestellt werden, auf welchem Gebiet oder in welchem Dienstbereich der Schaden entstanden ist, so tragen die beteiligten Verwaltungen den Schaden zu gleichen Teilen. Die zahlungspflichtige Verwaltung hat den Rückgriff gegen die verantwortliche Verwaltung. Diese ist verpflichtet, der Aufgabeverwaltung den Ersatzbetrag und gegebenenfalls die Zinsen innerhalb dreier Monate nach erfolgter Benachrichtigung zu erstatten. Zinsen für die der Aufgabeverwaltung geschuldete Summe sind nach Ablauf der drei Monate, und zwar mit 7 v H, zu zahlen. Außerdem hat die verantwortliche Verwaltung alle Nebenkosten zu tragen, die aus einer nicht gerechtfertigten Verzögerung der Zahlung entstanden sind, sofern ihre Verantwortlichkeit gehörig festgestellt worden ist. Die Frage, welche Verwaltung im konkreten Fall als verantwortlich anzusehen ist, wird oft schwer zu entscheiden sein. Um langwierige Untersuchungen darüber zu vermeiden, hat das Gesetz außer einer wichtigen Rechtsvermutung eine Anzahl gesetzlicher Beweisregeln aufgestellt. Wie bereits oben ausgeführt wurde, gilt bis zum Nachweis des Gegenteils die Verwaltung als verantwortlich, die die Sendung unbeanstandet übernommen hat und, nachdem sie in den Besitz aller vorschriftsmäßigen Unterlagen für die Nachforschungen gesetzt worden ist,

weder die Aushändigung an den Empfänger noch die vorschriftsmäßige Weitergabe an die folgende Verwaltung nachweisen kann. Ferner ist bei Briefen und Kästchen mit Wertangabe die Bestimmungsverwaltung verantwortlich, wenn der Schaden erst im Bestimmungsland festgestellt worden ist, es sei denn, daß sie nachweist, daß Verpackung und Verschluß der Sendung keine sichtbare Beschädigung aufgewiesen haben und das Gewicht mit dem bei der Einlieferung ermittelten übereingestimmt hat. Bei Postanweisungen ist die Bestimmungsverwaltung von der Verantwortlichkeit der von ihr ausgezahlten Postanweisungen befreit, wenn sie nachweisen kann, daß die Aushändigung nach den Vorschriften ihrer inneren Verordnungen erfolgt ist. Ist eine Nachnahmesendung ohne Einziehung des Betrags oder gegen Einziehung eines zu geringen Betrags ausgehändigt worden, so kann sich die Bestimmungsverwaltung nur durch den Nachweis befreien, daß die Unterlassung der Einziehung auf die Nichtbeachtung einer Dienstvorschrift durch die Aufgabeverwaltung zurückzuführen ist. Der Ersatzbetrag soll von der zahlungspflichtigen Verwaltung sobald als möglich und bei Wert- und Einschreibbriefen sowie Kästchen mit Wertangabe spätestens innerhalb sechs Monaten vom Tage der Nachfrage an und bei Postpaketen und Postanweisungen spätestens innerhalb eines Jahres gezahlt werden. Für Postaufträge und Postnachnahmen ist eine Zahlungsfrist nicht vorgesehen. Über diese Höchstfrist kann die Ersatzleistung ausnahmsweise hinausgeschoben werden, wenn die verantwortliche Verwaltung bei deren Ablauf über den Verbleib der vermißten Sendung oder über den Umfang des Schadens noch nicht sicher unterrichtet oder wenn die Frage der Verantwortlichkeit aus Gründen, die nicht im Postbetrieb liegen (z. B. höhere Gewalt) noch nicht geklärt ist oder wenn bei Postanweisungen die Frist trotz unverzögerter Behandlung des Falles zur Feststellung der Verantwortlichkeit nicht ausreichend war. Kommt die verantwortliche Verwaltung mit der Erledigung der Sache, nachdem sie ordnungsmäßig bei ihr anhängig gemacht worden ist, in Verzug — nach sechs bzw. im Verkehr mit überseeischen Ländern nach neun Monaten —, so kann die zahlungspflichtige Verwaltung den Absender für Rechnung der verantwortlichen Verwaltung entschädigen. Die Verwaltung, für deren Rechnung die Ersatzleistung erfolgt, tritt in alle Rechte des Eigentümers bzw. des Absenders der Sendung.

Niederländisches Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen im Jahre 1921.

Die niederländische General-Postverwaltung gab kürzlich einen Geschäftsbericht über das Jahr 1921 heraus. Aus dem Vorwort geht hervor, daß auch die Niederlande, wie so viele Staaten, noch unter den Nachwirkungen des Krieges und der Nachkriegszeit leiden. Der Rückgang im Verkehr hat in den seit dem Kriege verflossenen Jahren noch nicht eingeholt werden können, und schon zwingen die Zeitläufte, eine sparsamere Bewirtschaftung anzustreben. Die im Jahre 1920 begonnene Verringerung des Personals bei den Postanstalten wurde weiter durchgeführt. Der Mangel an geschulten Beamten kann im allgemeinen als behoben angesehen werden. Im Inland wurde allmählich der vor dem Kriege bestehende, in der Kriegszeit verringerte Postverkehr wiederhergestellt; die ausländischen Postbeziehungen konnten ansehnlich verbessert werden. Änderungen des Postgesetzes, des Reichstelegraphen- und Telephonreglements und der Vorschriften für den radiotelegraphischen Dienst sowie die durch den Weltpostvertrag von Madrid nötig gewordenen Verordnungen brachten die erforderliche Anpassung des Dienstes an die neuen Verkehrsverhältnisse. Im einzelnen ist folgendes von Belang.

Dienstgrad	Generalverwaltung	Postscheck- u. Girodienst	Post	Telegraphie	Vereinigter Dienst	Darunter Frauen	Bemerkungen
Allgemeiner Sekretär	1	—	—	—	—	—	
Sekretär der Berufungskommission	—	—	—	—	1	—	
Direktoren	—	1	32	29	326	7*	* im vereinigten Dienst.
Adjunktdirektoren	—	—	12	8	—	—	
Hauptinspektoren	4	—	—	—	—	—	
Inspektoren	2	1	1*	1**	11	—	* für Bahnposten. ** für Radiotelegraphie.
Hauptingenieurdirektor	1	—	—	—	—	—	
Hauptingenieure	1	—	—	3	—	—	
Ingenieure	10	—	—	7	—	1*	* im vereinigten Dienst.
Außerord. Verwaltungsbeamte	1	—	—	1*	—	—	* für techn. Fernsprechwesen.
Referendare	9	1	—	—	—	—	
Hauptkommis	46	3	85	50	50	5	
Kommis	96	10	149	120	98	20	
Titularkommis	15	3	255	234	234	50	
Adjunktkommis	34	5	22	115	62	24	
Supernumerare	—	—	—	—	34	2	
Assistenten	—	—	1 155	1	46	10	
Schreiber (planmäßige)	116	4	1	19	8	16	
Schreiber (auf Jahrlohn)	184	144	421*	215*	75	449	* darunter 15 nur zeitweise beschäftigt.
Portiers	2	1	2	1	—	—	
Boten	20	5	—	—	—	—	
Kontordiener	11	4	632	378	135	84	
Magazinchefs	—	—	3	1	—	—	
Chef-Magazindiener	2	1	—	—	—	—	
Magazin- und Kontordiener	17	57	18	62	1 788	616	
Aufsichter für Magazine usw.	1	—	—	20	—	—	
Zeichner und Hilfszeichner	15	—	—	19	—	—	
Technische Beamte	2	—	—	71	—	—	
Post- usw. Verwalter	—	—	360	115	868	217	Vorsteher kleiner V.A.
Hauptkondukteure	—	—	2	—	—	—	
Kondukteure	—	—	513	—	29		
Hauptbesteller	—	—	175	26	54	—	
Besteller	—	—	5 776	95	3 069	—	
Hilfsbesteller	—	—	78	37	18	—	
Heizer, Wächter usw.	—	—	15	188	—	—	
Handwerker	—	—	4	459*	—	—	* einschl. 187 Aspiranten u. 2 Werkmeister.
Mechaniker, Monteure	—	—	—	527*	—	—	* einschl. 156 Aspiranten.
Lehrlinge und Jugendliche	86	92	55	941	262	261	
Außergewöhnliche Angestellte	4	—	—	31	—	1	
Kontrolleure	—	—	1	—	—	—	
Buchhalter und Hilfsbuchhalter	—	—	4*	37	—	5	* darunter 3 Bürochefs.
Expediteure	—	—	30	—	—	20	darunter 2 Chefexpediteure.
Telegraphisten	5	—	—	1 263	19	562	
Telephonisten	1	—	—	1 424	421	1 845	
Bürobeamte	7	—	—	44	5	1	
Summe	693	332	9 801	6 542	7 613	4 196	

24 981

I. Allgemeines.

Personal.

a) Hauptverwaltung. Unter dem Generaldirektor der Post und Telegraphie waren Ende 1921 693 Beamte tätig, d. i. gegen 1920 eine Verminderung um 6 Beamte (neu aufgenommen sind 86 Dienstanfänger, die in früheren Berichten nicht aufgeführt waren). Bei der Hauptverwaltung für den Postscheck- und Girodienst befanden sich 332 Beamte.

b) Betriebsdienst. Am Ende des Berichtsjahrs waren 9 801 Personen im Postdienst, 6 542 Personen im Telegraphendienst und 7 613 Personen im vereinigten Dienst tätig; darunter befanden sich 4 196 Frauen. Die nebenstehende Übersicht gibt ein Bild des gesamten Personals der Post- und Telegraphenverwaltung.

Die Gesamtzahl der Beamten des gesamten Dienstes (außer Generalverwaltung und Postscheckdienst) betrug 1919 = 20 673, 1920 = 23 409 und 1921 = 23 956, mithin die Zunahme 1920 = 13,2 v H und 1921 nur 2,3 v H.

Die Statistik der 723 im Jahre 1921 vorgekommenen Unfälle läßt erkennen, daß auf die Besteller in Post und Telegraphie einschließlich der Jugendlichen allein 397, also über die Hälfte, fallen. Daneben sind mit 194 Fällen die Werkleute und Monteure beteiligt, während Telegraphisten und Telephonisten nur in 9 Fällen Unfälle erlitten haben. Die Kosten der Unfallversicherung (Begräbnis-, Heil- und Rentenkosten) betrugen 81 560 Gulden.

Gesetze und Verordnungen. Aus den im Berichtsjahr eingeführten Änderungen der Postgesetze ist folgendes von Belang:

1. Die Festsetzung von Porto und Gebühren soll künftig im allgemeinen durch Königlichen Beschluß erfolgen, unter Beachtung der im Gesetz gegebenen Höchstbeträge.
2. Für Zeitungen, deren Freimachung nicht im Abonnement geschieht, ist die Gebühr für Drucksachen zu entrichten.
3. Auf die Drucksachen, deren Freimachung im Abonnement geschieht, wird eine Ermäßigung der Gebühr um 10 v H gewährt.
4. Für Blätter, die im Postwege bezogen werden, ist von den Verlegern auf den Abonnementspreis eine mindestens 10 v H betragende Ermäßigung zu bewilligen.
5. Für Einzahlungen im Postscheckdienst wird eine einheitliche Gebühr von 5 Cent erhoben, Überweisungen sind kostenlos.
6. Die Befugnis, Postscheck-, Postanweisungs-, Postauftrags- oder Nachnahmebeträge kostenlos auf das Konto der Empfangsberechtigten zu überschreiben, wird auf alle von der Postverwaltung zu zahlenden Beträge ausgedehnt.
7. Der Kgl. Beschluß vom 9. Dezember 1921 änderte das Reichstelegraphenreglement dahin ab, daß vom 1. Januar 1922 an die Bezahlung von Gebühren durch Abschreibung von einem Postscheckkonto erfolgen darf. (Bislang war die Verrechnung durch Abschreibung von sogenannten Verrechnungsvorschüssen erfolgt.)
8. Dem Minister wurde durch Kgl. Beschluß vom 9. Juli 1921 die Befugnis gegeben, Vorschriften über das Halten und den Gebrauch von Empfangseinrichtungen für Radiotelegraphie und Radiotelephonie zu erlassen (Erlaß vom 8. August 1921).

9. Durch Kgl. Beschluß vom 22. November 1921 wurde der Telegraphenverwaltung die Ermächtigung erteilt, Telegramme ohne die Angabe »Drahtweg« nach Wahl auf dem Funk- oder Drahtweg abzusetzen. Diese Reglung wurde auf den Verkehr mit Deutschland und England angewendet.

10. Der Tarif für ein Monatsabonnement auf interlokale Gespräche zwischen 9 Uhr nachmittags und 6 Uhr vormittags wurde durch Kgl. Beschluß vom 20. Dezember 1921 auf 75 Gulden festgesetzt für zehnmal 3 aufeinanderfolgende Minuten. Liegen die Ämter voneinander nur 15 km in der Luftlinie entfernt (oder etwas mehr in Ausnahmefällen), so ermäßigt sich die Gebühr auf 52,50 Gulden.

Auf die geschichtliche Übersicht am Schlusse des Aufsatzes wird besonders hingewiesen.

Verkehrsanstalten. Am Ende des Jahres 1921 waren vorhanden:

	Hauptanstalten		Zweiganstalten		Hilfsanstalten		Semaphor- und Tel.-Posten		Anstalten in Eisenbahnstationen		Zusammen	
	1921	1920	1921	1920	1921	1920	1921	1920	1921	1920	1921	1920
1. Post	373	368	79	75	1273	1264	—	—	—	—	1729 (1. u. 2.)	1711 (1. u. 2.)
2. Bahnposten	4	4	—	—	—	—	—	—	—	—		
3. Telegraphie	373	368	87	83	1098	997	7	7	269	282	1834	1737
Davon waren vereinigte Post- u. Telegr.-Anstalten .	414	—	75	—	905	—	—	—	—	—	—	—

	Reichstelephonämter		Telephonzweigämter		Telephonhilfsanstalten	
	1921	1920	1921	1920	1921	1920
1. Post	373	368	90	79	1048	929
Ferner öffentliche Fernsprechstellen..					186	166

Vom 1. September 1921 an wurden die Schalterräume der Post- und Telegraphenanstalten zu Reklamezwecken benutzt, und zwar wurden in 249 Anstalten 404 Reklameschilder usw. angebracht.

II. Postbetrieb.

Verkehrsmittel. Am 31. Dezember 1921 betrug die Länge der von den verschiedenen Verkehrsmitteln zurückzulegenden Strecken für

Personenposten	2 165 km,	Pferde-Straßenbahnen und Wagen...	1 804 km,
Kraftwagen	232,5 »	Elektrische Straßenbahnen .	441 »
Boten	26 876 »	Dampfschiffe und Postboote	1 334,5 » .
Eisenbahnen	50 838 »		
Dampfstraßenbahnen	12 350 »		

Das sind im ganzen 96 041 km (gegen 1920 mehr 1 919 km).

Der Verkehr (über Land) mit Niederländisch-Ostindien über Genua und über Marseille wurde wieder aufgenommen. In Genua finden die Posten Anschluß an die Dampfschiffe der Gesellschaft „Niederland“ und in Marseille an die des Rotterdamschen Lloyd. Im Verkehr mit dem übrigen Ausland wurden die vor dem Kriege vorhanden gewesenen Verbindungen möglichst wieder aufgenommen; auch eine Gelegenheit zur Versendung von Brief- und Paketpost nach Rußland wurde eingerichtet.

Verkehr. Die Statistik für 1921 ergibt einen Rückgang des Verkehrs gegen 1920. Die Anzahl der bearbeiteten Sendungen betrug in abgerundeten Zahlen:

	1921	1920	1921	1920	
	Millionen Stück		Wert in Millionen Gulden		
Gewöhnliche Briefe und Postkarten ...	370	402	—	—	Der Rückgang beziffert sich auf 35 Millionen Sendungen (Rückscheine, Postaufträge und Nachnahmen miteingerechnet).
Eilsendungen	1	2	—	—	
Eingeschriebene Sendungen	11	12,6	—	—	
Wertbriefe	0,84	0,85	538,5	569,8	
Zeitungen und Drucksachen	434	431	—	—	
Geschäftspapiere	0,20	0,23	—	—	
Warenproben	5,9	6,3	—	—	
Dienstbriefe	37	39	—	—	
Postanweisungen ...	7,4	9,3	173,6	183,2	
Pakete	10,3	10,8	40,3	59	

An unbestellbaren Sendungen waren im Berichtsjahr bei der Hauptverwaltung 59 186 Stück (47 841 = 1920) gewöhnliche Briefe zu bearbeiten, darunter befanden sich 745 ohne Angabe des Bestimmungsorts, 508 ohne jede Aufschrift. Ferner wurden 3 684 eingeschriebene Sendungen eingesandt. Im ganzen blieben von diesen beiden Gattungen 60 818 Sendungen unbestellbar. Die Zahlen für unbestellbare Postkarten sprechen noch beredter von der Gedankenlosigkeit der Schreiber. Es blieben 47 943 Stück unbestellbar, von denen 2 869 ohne Bestimmungsort und 3 143 ohne Aufschrift waren.

Verlust und Beraubung von Sendungen. Im Berichtsjahr wurden 1 505 Klagen über den Verlust von Einschreibsendungen behandelt. Hiervon entfielen 1 395 Nachfragen auf Sendungen aus Niederland nach dem Ausland, davon waren 884 unbegründet. Die Zahl der Klagen über Beraubung von Einschreibbriefen belief sich auf 117, in 4 Fällen wurde hierbei Ersatz geleistet. Die Nachfragen nach abhanden gekommenen gewöhnlichen Briefsendungen beliefen sich auf 5 963 Stück, wovon 4 980 angemeldete Verluste nicht aufgeklärt werden konnten (1920: 5 895 : 4 943). Für den Inlandsverkehr wurden 15,5 v H der Nachfragen unbegründet befunden, meist war die Bestellung infolge mangelnder Sorgfalt bei der Aufschriftgebung unmöglich gewesen. Als Beweis hierfür dient, daß bei der Hauptverwaltung 11 061 Sendungen mit verbesserter Anschrift versehen werden mußten.

Die Zahl der vermißten Pakete betrug 419 im Inlands- und 1 517 im Auslandsverkehr. An Ersatz wurden im Inland 2 652 Gulden und für Auslandssendungen 20 000 Gulden, davon 869 Gulden für niederländische Rechnung, vergütet. Hierzu kamen noch 1 044 Fälle von Beschädigung und Verlust eines Teiles des Inhalts, wofür in 598 Inlandsfällen 2 340 Gulden und in 446 Auslandsfällen 3 460 Gulden, davon 1 154 Gulden für niederländische Rechnung, gezahlt wurden.

Gebühreneinnahme. Aus dem Vertrieb von Frei- und Portomarken, Briefmarkenheften, Postkarten, Umschlägen, Postanweisungen und Vordrucken erlöste die Verwaltung 40 028 507 Gulden gegen 32 011 742 Gulden

im Jahre 1920. Außer den Postanstalten usw. beteiligten sich 154 Depots (Markenverkaufsstellen) an dem Vertrieb.

Postscheck- und Girodienst. Dieser Dienstzweig hatte bei seiner Eröffnung im Januar 1918 nur 4 000 Konten; im Anfang des Berichtsjahrs belief sich die Zahl der Kontoinhaber auf 32 582 und an seinem Ende auf 55 410. Der Zahlverkehr entwickelte sich folgendermaßen:

	Stück	Gulden
Einzahlungen	2 977 003	1 003 063 883
Gutschriften, Giroverkehr	1 639 986	2 502 324 125
Lastschriften, Giroverkehr	1 794 907	2 508 150 477
Lastschriften, Scheckverkehr	1 241 126	953 814 267

Das Guthaben der Kunden betrug am Jahresende 157 500 157 Gulden. Zur Deckung war seit Eröffnung des Dienstes ein Betrag von 73 773 024 Gulden aufgewendet worden, für den Ende 1921 ein Kursverlust von 1 383 819 Gulden entstanden war. Der vorläufige Rechnungsabschluß über diesen Betriebszweig ergibt folgendes:

Kapital am 1. Januar 1921		594 663,68 Gulden
Vermehrung (Erweiterungen, Anschaffungen usw.) 1921		284 491,95 »
zusammen		879 155,63 Gulden
Abschreibungen am 31. Dezember 1921 für die Ausgaben:		
a) 3 v H für Gebäude; b) 10 v H für Anschaffungen	21 517,69 Gulden	
Vorratsverminderung in den Magazinen	35 234,25 »	
		56 751,94 »
Mithin Kapital am 31. Dezember 1921		822 403,69 Gulden
Der Betrieb hat nach der Gewinn- und Verlustrechnung gekostet		2 873 253,89 Gulden
Hierzu die Ausgaben der Abschreibungen vom Kapital		21 517,69 »
Kapitalszinsen		32 706,50 »
Pensions- und Versicherungsprämie		17 827,72 »
		2 945 305,80 Gulden
Die Einnahmen aus Gebühren, Vordruckverkauf, Rentensaldo usw.		2 267 630,23 »
Mithin Mindertrag		677 675,57 Gulden

Reichspostspar- und Versicherungsbank. Die beiden Einrichtungen ergaben im Berichtsjahr folgendes Bild:

	Ausgegebene Bücher	Einzahlungen		Auszahlungen		Rentenzahlung auf Grund des Invaliditätsgesetzes
	Stück	Anzahl	Millionen Gulden	Anzahl	Millionen Gulden	Millionen Gulden
Reichspostsparbank	119 756	2 049 264	120	1 090 907	117	—
Reichsversicherungsbank	—	—	7,9	—	10,5	49,5

Für Sparbankmarken betrug der Erlös 198 602 Gulden (gegen 1920 = 201 258 Gulden).

III. Telegraphie.

Am Ende des Jahres waren für das Telegraphennetz in Gebrauch: 48 569 km Draht einschließlich der Kabel, an Apparaten 780 Morse, 262 Hughes, 12 Baudot und 103 Sounder, ferner 56 Duplexhughesapparate zum gleichzeitigen Gegentelegraphieren, 3 Schnelltelegraphen in Amsterdam und 2 in Rotterdam, 7 Zentraltelegraphenkommutatoren und 15 Zentralposten (Vermittlungsstellen) und 222 Mikrotelephone; für den gemeinschaftlichen Gebrauch von Telegraph und Fernsprecher 1 049 Zentralposten und 513 Mikrotelephone. Hervorzuheben ist, daß die Siemensschnelltelegraphen im Verkehr mit Deutschland ausnehmend gute Dienste geleistet haben.

Verkehr. Der inländische Telegraphenverkehr hat 1921 abgenommen; die Zahl der Telegramme betrug 1919 = 5 978 213, 1920 = 4 725 132 und 1921 = 3 957 179. Auch die Zahl der Ortstelegramme, die in obigen Zahlen inbegriffen ist, hat von Jahr zu Jahr abgenommen (1919 = 240 147, 1920 = 179 710, 1921 = 145 101). Von den 145 101 Telegrammen entfielen auf Amsterdam 54 990, Gravenhaag 24 903, Rotterdam 28 237, Börsenverkehr zwischen Amsterdam und Rotterdam 13 889, auf die übrigen Plätze 23 082.

Radiotelegraphische Seemeldungen wurden 61 Stück bearbeitet, Küstenwachtelegramme nachts 117, tags 1 454 Stück. Den vollständigen Wetterbericht haben 12, den gekürzten 102 und den Abendbericht 10 Personen dauernd bezogen. Der ausländische Telegraphenverkehr hat im Berichtsjahr zugenommen. Der Verkehr verteilte sich auf

den europäischen Verkehr mit	5 138 662	Telegrammen,
(1920:	5 038 170)	
den außereuropäischen Verkehr mit...	708 308	»
1920:	630 823)	
den Durchgangsverkehr mit	70 337	»
(1920:	82 101)	
zusammen	5 917 307	Telegramme.
(1920:	5 751 094)	

An diesem Verkehr ist an erster Stelle Deutschland mit 2 086 221 Telegrammen (1920 = 2 137 369) beteiligt, dann folgt Großbritannien mit 1 163 943 (1920 = 1 050 091), Belgien mit 639 089 (1920 = 690 047), Frankreich mit 344 790 (1920 = 286 917), Schweiz mit 155 246 (1920 = 194 953) und Österreich mit 108 825 (1920 = 99 719) Telegrammen.

Bei dem Weltverkehr ist noch bemerkenswert, daß die Überseetelegramme zu halber Gebühr auf den Nordatlantischen Kabeln wieder eingeführt wurden.

Beschwerden über den Telegraphenverkehr wurden in 2 039 Fällen als begründet erachtet. Davon entfielen auf Nichtankunft 974, auf Verstümmelung 668 und auf Verzögerung 397 Fälle. In 1 745 Fällen wurden die Gebühren voll und in 22 Fällen die besonderen Gebühren (XP, RP usw.) zurückgezahlt.

IV. Fernsprechwesen.

Im März 1921 wurde eine Kommission mit der Prüfung beauftragt, ob den Gemeinden die noch von ihnen betriebenen örtlichen Fernsprechanlagen zu belassen oder in den Reichsdienst zu überführen, und welche Grundsätze im letzteren Falle für die Übernahme auf das Reich aufzustellen sein würden. Der Bericht lag beim Abschluß des Jahres noch nicht vor.

Der Umfang des Bezirks- und internationalen Fernsprechnetzes betrug 1921 = 150 133 km Drahtlänge. Die Anzahl der Fernsprechapparate in den örtlichen Reichsfernsprechanschlüssen betrug 1921 = 66 510 Haupt-

anschlüsse (gegen 58 013 in 1920) und 15 089 Nebenanschlüsse (gegen 12 620 in 1920).

Das Bezirks-Fernsprechnetz hat seine Verbindungen zwischen folgenden Orten: Amsterdam, Rotterdam, Gravenhaag, Alkmaar, Arnhem, Breda, Dordrecht, Goes, Groningen, Haarlem, Hertogenbosch, Leeuwarden, Maastricht. Nijmegen, Roosendaal, Utrecht, Venlo, Zutphen und Zwolle.

In diesem Bezirksverkehr wurden 1921 = 11 150 827 Gespräche geführt (1920 = 10 482 883).

Aus dem Verkehr mit dem Ausland ist bemerkenswert, in welcher Zahl die Anstalten in Niederland zum Verkehr mit den fremden Ländern zugelassen sind, mit denen Telephongemeinschaften bestehen. Es betrugen diese Zahlen z. B. für:

	A		B	
	Niederland Ämter	Deutschland Ämter	Niederland Ämter	Frankreich Ämter
1910	445	566	**1913** = 95	55
1914	634	1 020	135	209
1918	634	1 020	135	209
1919	644	1 034	135	209
1920	687	1 042	135	209
1921	716	1 060	135	211

Im Verkehr mit Deutschland wurden 641 636 Gespräche behandelt, darunter 117 794 gegen Grenztarifgebühren. Die Zunahme der Gespräche von Beendigung des Krieges an betrug 1919 = 708 v H, 1920 = 120 v H, 1921 = 16 v H. Der Verkehr mit Frankreich belief sich auf 10 415 und mit Belgien auf 234 272 Gespräche.

Aus dem Fernsprechbau ist ersichtlich, daß im Jahre 1921 = 9 195 neue Reichsanschlüsse, darunter 541 für das platte Land, und 9 320 Hausanschlüsse hergestellt wurden.

Der Radfahrdienst wurde mit 1 914 Rädern (750 weniger als 1920) betrieben. Die Verwaltung erachtet es für wünschenswert, dem Personal den Gebrauch eigener Räder durch besondere Zulagen nahezulegen.

V. Wirtschaftlichkeit der Betriebe.

Für die Verteilung der Personalausgaben in den vereinigten Verkehrsanstalten wurden wie bisher als Maßstab die Verkehrsziffern des Telegraphen- und Fernsprechdienstes sowie der zum Verrichten der Arbeit erforderliche Zeitaufwand angenommen. Hiernach ergab sich, daß von den Gesamtkosten 85 v H auf den Postdienst, 8 v H auf den Telegraphendienst und 7 v H auf den Fernsprechdienst entfallen.

Bei den Ausgaben für Gebäude wurden $^8/_{10}$ auf den Postdienst, je $^1/_{10}$ auf den Telegraphen- und Fernsprechdienst verteilt. Die Abschreibungen blieben gegen die Vorjahre unverändert; sie erstreckten sich auf Gebäude (3 v H), Telegraphen- und Fernsprechlinien (erste 10 Jahre 3 v H, zweites Jahrzehnt 2 v H, folgende Jahre 1 v H), Möbel, rollendes Material und Briefkasten (10 v H der Anschaffungskosten), Radioeinrichtungen (12,5 v H der Anlagekosten), technische Einrichtungen der Telegraphie und Telephonie (8 v H des Buchwerts am 1. Januar 1920 und von dann ab 8 v H der Anschaffungskosten), Ortsnetze (4 bis 8 v H der Anlagekosten).

An Kapitalwert war am 31. Dezember 1921 vorhanden der Betrag von 99 098 052 Gulden gegen Anfang des Jahres mit 72 911 709 Gulden, mithin

beträgt die Vermehrung 26 186 343 Gulden. Die Betriebsrechnungen schließen folgendermaßen ab:

	Postdienst Gulden	Telegraphendienst Gulden	Fernsprechdienst Gulden
Einnahmen	48 547 529	9 115 367	16 081 409
darunter:			
Erlös für Postwertzeichen	39 488 043	—	—
Bestellungskosten für Telegramme	—	8 042 431	—
Fernsprechgebühren	—	—	14 283 848
Ausgaben	56 325 187	13 439 243	11 655 034
darunter:			
Personalbesoldung	37 785 111	7 822 992	3 863 357
Brief- und Paketbeförderung	4 802 060	--	—
Pensionsprämien	4 592 983	926 540	804 306
Unterhalt von Linien und Apparaten	—	465 272	1 561 563
Mithin mehr Einnahmen	—	—	4 426 375
Mithin mehr Ausgaben	7 777 658	4 323 876	—
	12 101 534		

Der Verlust aus den drei Dienstzweigen beträgt mithin .... 7 675 159 Gulden
Hierzu Verlust aus dem Postscheck- und Girodienst .... 677 676 »

Gesamtverlust.... 8 352 835 Gulden

Im Haushalt war (einschließlich eines Nachtragshaushalts) ein Zuschuß angefordert von .... 17 282 671 »

Demgegenüber sind eingespart worden .... 8 929 836 Gulden

Hierbei ist zu bemerken, daß die für Januar 1921 beabsichtigten Tariferhöhungen erst im März 1921 eingeführt worden sind. Somit konnten sie für zwei Monate (auf je 500 000 Gulden Mehreinnahme geschätzt) nicht wirksam werden.

VI. Geschichtliche Übersicht.

Am 1. Januar 1871 trat das Gesetz vom 22. Juli 1870 in Kraft, durch das ein einheitliches Porto und der Freimachungszwang eingeführt wurden. Der Dienst zur Einziehung von Geldern wurde eingeführt.

Am 1. Juli 1875 kam der Weltpostvereinsvertrag zustande, wodurch das Briefporto und die Gebühren für andere Sendungen im Auslandsverkehr eine ansehnliche Ermäßigung erfuhren.

Am 1. April 1879 wurde infolge Erneuerung des Weltpostvertrags der Dienst für Wertbriefe und Postanweisungen eingeführt. Die Paketpost wurde im Inland am 1. März 1882 und 1 Monat später im Auslandsverkehr eingeführt. Am 1. April 1892 trat das Gesetz vom 15. April 1891 in Kraft, wonach eine geringere Gebühr für Briefe im Ortsverkehr eingeführt und die Gebühren für Wertbriefe, Postanweisungen und Postaufträge ermäßigt wurden.

Am 1. Juli 1892 trat Niederland dem Postauftrags-Übereinkommen des Weltpostvereins bei.

Am 1. Oktober 1908 trat das Gesetz vom 23. Juli 1908, betreffend Erhöhung des Briefgewichts für den einfachen Brief auf 20 g, in Kraft.

Am 16. Oktober 1916 trat das Gesetz vom 29. Juli 1916 in Kraft, das die Erhöhung des Brief- und Drucksachenportos bei höheren Gewichtstufen sowie die Steigerung der Gebühren für Postaufträge und Nachnahmen betraf. In diesem Jahre wurden auch die Inlandsgebühren für Telegramme und internationale Ferngespräche heraufgesetzt.

Im November und Dezember 1919 traten die Gesetze vom 14. Juli und 27. November 1919, durch die die Inlandsgebühren durchweg erhöht wurden, in Kraft.

Am 1. März 1921 wurden die Gebühren für Inlandsbriefsendungen (zusammen mit den durch den Weltpostvertrag von Madrid bedingten Erhöhungen der Auslandsgebühren) heraufgesetzt.

Am 1. April 1921 wurden die Tarife für Postpakete auf Grund des Paketpostvertrags von Madrid erhöht.

Schriftwerke.

»Deutschlands Wirtschaftslage unter den Nachwirkungen des Weltkrieges. Unter Verwendung von amtlichem Material zusammengestellt im Statistischen Reichsamt.« (Berlin im März 1923, Zentralverlag G. m. b. H.)

Diese Arbeit sollte jeder Deutsche studieren. Ihre Zahlen geben eine Vorstellung von dem, was das durch einen vierjährigen Krieg erschöpfte Vaterland bereits geleistet hat. Selbst die vorsichtigste Berechnung ergibt viele Dutzende von Goldmilliarden, die auf Grund des Waffenstillstandes und des Vertrags von Versailles in die Hände der Gegner übereignet werden mußten, und um die die deutsche Volkswirtschaft durch die Zerstörungsvorschriften der Alliierten geschädigt worden ist. Der Vorwand, daß Deutschland durch vorsätzliche Nichterfüllung den unberechtigten Einbruch in das deutsche Wirtschaftszentrum verursacht habe, zerrinnt in nichts. Unsere leidenden Brüder in dem besetzten Gebiet — rund 12 Millionen Deutsche, d. i. der fünfte Teil der gesamten Reichsbevölkerung — und wir im unbesetzten Gebiet können aus der durch augenfällige bildliche Darstellung unterstützten Statistik und den beigefügten klaren Erläuterungen die nicht zu widerlegende Überzeugung schöpfen, daß unser Widerstand die einzige Rettung ist, daß die Politik der Sanktionen und Pressionen eingestellt werden muß, wenn das Vertrauen des In- und Auslandes in eine Gesundung der deutschen Wirtschaftslage wiederkehren soll.

Die Schrift beginnt mit der Feststellung, daß das Deutschland, auf dem die ungeheuerlichen Leistungen des Vertrags von Versailles lasten, nicht mehr das Deutschland von 1913 ist, daß wir — ohne die Kolonien — ein Achtel unserer Bodenfläche, darunter die besten landwirtschaftlichen Überschußgebiete, und ein Zehntel der Bevölkerung abgetreten und wir, obwohl auf Rohstoffe angewiesen, ein Viertel bis drei Viertel der wichtigsten Rohstoffe und neun Zehntel unserer Handelsflotte verloren haben. Alles dies ist bei der Einschätzung unserer Leistungsfähigkeit von vornherein nicht genügend berücksichtigt worden.

Die Vermögenswerte aller Art, die Deutschland bis Ende 1922 hingeben mußte, übersteigen bereits den Betrag von 50 Goldmilliarden. Wir geben nur folgende Zahlen wieder:

Reichs- und Staatseigentum im In- und Ausland, ohne Elsaß-Lothringen, Eupen-Malmedy und ohne Kolonien	5 508	Millionen	Goldmark,
Saargruben	1 018	»	»
Privatkabel	78	»	»
nichtmilitärische Rücklaßgüter an der Westfront	1 897	»	»

Waffenstillstands-Eisenbahnmaterial einschl. Eisenbahn- und Schiffsbrücken über den Rhein	1 632	Millionen Goldmark.
abgelieferte Handelsflotte	5 825	» »
Binnenschiffe	107	» »
liquidiertes deutsches Eigentum im Ausland	11 740	» »
abgelieferte Wertpapiere	393	» »
Verzicht auf Ansprüche an ehemalige Verbündete	8 600	» »
insgesamt	36 798	Millionen Goldmark.
Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen	713	Millionen Goldmark.

Dazu kommen folgende Lieferungen aus der laufenden Produktion Deutschlands:

Eisenbahnfahrzeuge in den Abtretungsgebieten (neue Lieferungen)	616	Millionen Goldmark,
Seeschiffe	91	» »
Binnenschiffe	3	» »
Kohlen und Koks (Weltmarktpreis)	2 424	» »
Waffenstillstands- und Wiederaufbaulieferungen	618	» »
Barleistungen	2 230	» »
insgesamt	5 982	Millionen Goldmark.

Das sind bereits 43,49 Milliarden Goldmark.

Die nicht bezahlte Arbeit der deutschen Kriegsgefangenen in den zerstörten Gebieten Nordfrankreichs und Belgiens ist auf 1,5 Milliarden Goldmark geschätzt.

Leistungen außerhalb der Reparation:

Zahlungen im Ausgleichsverfahren bis 30. November 1922	615	Millionen Goldmark,
Besatzungskosten bis Ende 1922	4 500	» »
Ausgaben für interalliierte Kommissionen	94	» »
Rück- und Ersatzlieferungen von Maschinen, Geräten, Schiffen, Tieren	410	» ».

Ein besonderes Kapitel bilden die Zerstörungskosten, deren ganzer Umfang noch nicht zu übersehen ist, da die Kontrollkommissionen noch laufend neue Forderungen stellen.

Bisher sind

in 337 privaten Fabriken Werte in Höhe von	2,7	Milliarden Goldmark
und an reichseigenen Anlagen Teile im Werte von	21,5	» »,
insgesamt	24,2	Milliarden Goldmark

der Zerstörung anheimgefallen. Kriegsmaterial ist im Werte von 6,38 Milliarden Goldmark abgeliefert, wovon bereits 200 Millionen Goldmark als Wert des Schrotts bei den Barleistungen berücksichtigt sind.

An Sicherheiten für das Garantiekomitee sind bis 31. Dezember 1921 ferner 3,375 Milliarden Papiermarkbeträge oder rund 74 Millionen Goldmark übergeben, ferner sind aus der Verpflichtung zur Erstattung elsaß-lothringischer Kriegsausgaben, Pensionen usw. Kosten von 42 Millionen Goldmark entstanden; der Wert des Reichs- und Staatseigentums in Eupen-Malmedy beträgt rund 150 Millionen Goldmark, der Wert abgetretener Staatskabel etwa 1 Million Goldmark.

Alles in allem hat Deutschland aus eigenem Vermögen — ohne Auslandsanleihen — eine Leistung vollbracht, die das von Frankreich nach 1870/71 bei

aktiver Zahlungsbilanz mit Hilfe von Anleihen Geleistete um mehr als das Zehnfache übersteigt. »Es ist demnach nicht wahr, wenn immer wieder behauptet wird, Deutschland habe nichts geleistet. Die aufgeführten Zahlen beweisen das Gegenteil.«

Nach eingehender Darstellung der Schmälerung der Arbeitskraft-, Rohstoff- und Ernährungsbasis wird sodann das Gesamtpassivum der deutschen Zahlungsbilanz in den Jahren 1919 bis 1922 auf 14 Milliarden Goldmark errechnet und deren volkswirtschaftliche Abdeckung erläutert, die durch Überfremdung an immobilen Werten und Wertpapieren, Abgabe von Marknoten und Markguthaben vonstatten ging. Beispielsweise sind im Monat Oktober 1922 durch wenige ausländische Bankhäuser rund 22 Milliarden Mark an Noten und Auszahlung Deutschland veräußert worden. Die Einwirkung auf die deutsche Valuta ist bekannt.

Die Schrift geht dann über zur Erläuterung des deutschen Reichshaushalts, der bereits während seines Druckes durch die Geldentwertung überholt wird. Alle finanzpolitischen Maßnahmen sind notwendigerweise diktiert von der Höhe der äußeren Zahlungsverpflichtungen und von der Art und Weise, wie die auswärtigen Gläubiger die Erfüllung dieser Zahlungsverpflichtungen verlangen. Das Ausland, wenn es durch Anleihen helfen soll, und das Deutsche Volk, wenn es weiter zur Erfüllung der Reparationsverpflichtungen beitragen soll, wollen sehen, ob das Ziel erreichbar ist. Ohne Abbürdung und Fixierung der Reparationslast, ohne Wegfall des Sanktionsdrucks ist es unmöglich, die Finanzlage des Reichs einer Gesundung entgegenzuführen. Ebenso schließt der Abschnitt über den Geldumlauf, der Ende Februar 1923 die Höhe von 3536,5 Milliarden Mark erreichte, mit der Feststellung, daß nur nach einer erträglichen Gestaltung der deutschen Reparationsverpflichtungen und der dadurch bedingten Besserung der wirtschaftlichen Lage die Möglichkeit vorhanden ist, auch die deutschen Geld- und Währungsverhältnisse zur Gesundung zu bringen.

Nicht vergessen sind unter der Überschrift »Scheinblüte und Verarmung Deutschlands« der Lebenshaltungsindex 1913/14 in Vergleich zu 1922, der Rückgang der Luxuseinfuhr, die Nivellierung der Gehälter mit wertvollen Hinweisen auf die Verhältnisse in der Schweiz und Norwegen. Beachtenswert und schon durch die Tagespresse gegangen ist die Feststellung, daß ein englischer Generalpräsident nach dem Kursstand von Anfang Dezember einen Jahresbetrag von 67 397 000 ℳ + 11 210 000 ℳ Deutschlandzulage, insgesamt 78 607 000 ℳ bezieht, also mehr als die Gesamtheit der Bezüge des Reichspräsidenten, des Reichskanzlers, sämtlicher 12 Reichsminister und der 8 preußischen Minister, einschließlich ihrer Aufwendungsgelder, ausmacht.

Der einfache englische Soldat bezog Ende November über 5 Millionen Mark bar — dazu Unterkunft —, der deutsche Reichskanzler nach Abzug der Einkommensteuer nur 3,037 Millionen Mark jährlich.

Bei der Zuschußwirtschaft von Eisenbahn und Post wird erwähnt, daß Defizite der Eisenbahn nach dem Kriege nicht nur in Deutschland, sondern auch in allen anderen Ländern zu verzeichnen sind, daß England seinen Eisenbahnen für 1922/23 noch 60 Millionen £, das sind 84 Milliarden Papiermark (Kurs April 1922), Zuschüsse leistet. Auch die Postverwaltungen einer großen Zahl anderer Länder arbeiten nach dem Kriege mit Fehlbeträgen.

Die Arbeit enthält noch vergleichende Darstellungen der Steuerbelastung und eine lesenswerte Erörterung der Wirkungen des Vertrags von Versailles auf das Ausland.

Jedem Vaterlandsfreund sei die Schrift auf das wärmste empfohlen. Mögen die Darlegungen den Widerstandswillen stärken, denn ohne Durchhalten sind wir verloren. Ob diese Lehren der Statistik Verständnis im Ausland finden, steht dahin. Um so nötiger ist es, daß wir von dem Bewußtsein unseres guten Rechts erfüllt und gestählt werden. Dazu ist die Schrift, wie keine zweite, geeignet.

Gerichtliche Entscheidungen aus dem Post-, Telegraphen- und Fernsprechrecht.

A. Postrecht.

Keine Ersatzpflicht der PV bei Aushändigung eines gewöhnlichen Pakets an den erwachsenen Sohn des Pförtners. (PO §38, V, AG Stettin, Abt. 17, Urteil vom 23. Mai 1922, 17 C 201/22).

K. übergab am 22. Februar 1921 der Post ein gewöhnliches Paket zur Beförderung an Frau F. in B. Das Paket ist vom Postboten an den erwachsenen Sohn des Pförtners im Hause der Empfängerin abgeliefert worden, weil der Postbote in der Wohnung der Frau F. niemanden antraf und der Pförtner selbst nicht anwesend war. Der Sohn des Pförtners wohnte nicht in dessen Wohnung, sondern hatte nur vorübergehend darin zu tun. Frau F. hat das Paket nicht erhalten. Der Absender machte geltend, die Aushändigung des Pakets an den Sohn des Pförtners sei nicht postordnungsmäßig gewesen, und verlangte Schadensersatz wegen Verlustes des Pakets. Die PV lehnte Ersatzleistung ab mit der Begründung, daß der Sohn des Pförtners seinen Vater in den Pförtnergeschäften vertreten habe, das Paket daher ordnungsmäßig abgeliefert sei. Die Klage des Absenders auf Ersatz ist vom Amtsgericht abgewiesen worden. Aus den Gründen:

»Gemäß § 39, V der PO vom 28. Juli 1917[1]) werden Pakete an den Empfänger oder seinen Bevollmächtigten und, wenn diese nicht selbst in der Wohnung anzutreffen sind, »an einen Haus- (Geschäfts-) Beamten, ein erwachsenes Familienmitglied, einen anderen Angehörigen oder einen Dienstboten« ausgehändigt. Ist auch von den anderen niemand anzutreffen, so kann die Aushändigung an den »Pförtner des Hauses geschehen«. Nach dem unstreitigen Vorbringen lagen die Voraussetzungen vor, die die Aushändigung an den Pförtner rechtfertigen. Der Aushändigung an den Pförtner selbst ist aber im Falle seiner Abwesenheit die Übergabe des Pakets an seinen in der Pförtnerwohnung anwesenden Sohn gleichzuachten. Andernfalls würde jede — auch nur vorübergehende — Abwesenheit des Pförtners die Aushändigung eines Pakets an einen ebenfalls abwesenden Hausbewohner unmöglich machen. Der Sinn der erwähnten Bestimmung der Postordnung ist aber gerade der, im Interesse der Post und des Empfängers die Paketzustellung zu erleichtern und zu beschleunigen. Daher muß sinngemäß auch hier die Aushändigung an »ein erwachsenes Familienmitglied« genügen. Daß der Sohn des Pförtners nur vorübergehend in der Pförtnerwohnung anwesend war, ändert hieran nichts. Es kommt nicht auf die Zugehörigkeit zum Haushalt an, sondern darauf, daß es sich um ein erwachsenes Familienmitglied handelt. Auch fehlt dem Postboten jede Möglichkeit zu prüfen, ob der Sohn des Pförtners wirklich Hausangehöriger ist oder nicht. Ob der Sohn ausdrücklich zum Vertreter seines Vaters bestellt war, ist hiernach unerheblich; denn er befand sich in der Pförtnerwohnung, gehörte zur Familie des Pförtners und handelte tatsächlich in dessen Namen. Das mußte dem Postbeamten genügen und muß auch bei objektiver Würdigung für ausreichend erachtet werden, um die Aushändigung des Pakets an den Pförtnersohn zu rechtfertigen.«

[1]) Jetzt § 38, V der PO vom 22. Dezember 1921 (Reichsgesetzbl. S. 1609).

Die Auffassung des Gerichts deckt sich mit dem Standpunkt der PV. Vgl. auch Nickau-Herzog, Die Postordnung vom 22. Dezember 1921, 3. Aufl., Anm. 24 b zu § 38, S. 202:

»Unter Pförtner ist die Person zu verstehen, die im gegebenen Falle die Pförtnergeschäfte eines Hauses tatsächlich wahrnimmt. Es begegnet daher keinen Bedenken, die in Betracht kommenden Sendungen bei Abwesenheit des Pförtners auch an seine Ehefrau oder an ein erwachsenes Kind zu bestellen, sofern sie zur Zeit der Aushändigung die Geschäfte des Pförtners selbständig ausüben und sonach als seine Vertreter anzusehen sind.«

B. Telegraphenrecht.

1. Zur Frage der »Ausführung einer besonderen Anlage« durch einen Wegeunterhaltungspflichtigen. — Überlassung der Anlage eines Wegeunterhaltungspflichtigen an einen Dritten (§ 6 Abs. 2, 4 TWG) (Kammergericht 29. ZS. Urteil vom 3. Januar 1923, 29 U 2203/22).

Im Jahre 1920 wurde auf Grund eines Vertrags zwischen dem Magistrat Schöneberg und der Großen Berliner Straßenbahn vom 21./25. Juli 1919 in der Albion- und in der Eythstraße in Berlin-Schöneberg eine Straßenbahnanlage neu eingebaut. Infolge des Baues mußten die durch die genannten Straßen laufenden Telegraphenleitungen verlegt werden. Da die OPD Berlin die Verlegung auf ihre Kosten ablehnte, hat die Große Berliner Straßenbahn die Verlegung zunächst auf eigene Kosten ausgeführt und gemäß § 13 Abs. 2 TWG Ersatzansprüche an die RTV in Höhe des für die Verlegung verausgabten Betrags von 5 546 ℳ 86 Pf. zur vorläufigen Festsetzung bei dem Polizeipräsidenten in Berlin angemeldet. Dieser erklärte die OPD zur Erstattung für verpflichtet mit der Begründung, daß die Anlage nicht von der Großen Berliner Straßenbahn, sondern von der wegeunterhaltungspflichtigen Stadtgemeinde Schöneberg zur Ausführung gebracht sei. Die OPD erhob hiergegen Klage. An Stelle der Stadt Berlin-Schöneberg trat auf Grund des Gesetzes vom 27. April 1920 (Pr. Ges. S. S. 123) die Stadtgemeinde Berlin. Die RTV bekämpfte die Auffassung, daß die Anlage von der Stadtgemeinde Schöneberg zur Ausführung gebracht sei, und machte geltend, daß die Stadtgemeinde Schöneberg die Anlage nach Fertigstellung an die Straßenbahn zum völlig selbständigen Betrieb auf eigene Rechnung überlassen habe, und daß deshalb auch die Voraussetzungen des § 6 Abs. 4 TWG gegeben seien. Die OPD hatte zuerst beantragt:

> »festzustellen, daß die Beklagte verpflichtet war, dem Kläger die Kosten zu ersetzen, die durch die Verlegung der Telegraphenlinie in der Albion- und Eythstraße erwachsen sind.«

Die Beklagte verlangte durch eine sogenannte »Widerklage« Zahlung der 5 546 ℳ 86 Pf. nebst Zinsen. Das Landgericht I Berlin erklärte den Feststellungsanspruch für erledigt und verurteilte auf die Widerklage die RTV zur Zahlung der 5 546 ℳ 86 Pf. nebst Zinsen. Auf die Berufung der RTV wurde das Urteil abgeändert und dem Antrag der RTV gemäß der Zahlungsanspruch der Stadt Berlin abgewiesen.

Unstreitig war durch Vertrag vom 15. Juli 1919 die Große Berliner Straßenbahn zunächst auf den Zweckverband Groß-Berlin und durch Gesetz vom 27. April 1920 seit dem 1. Oktober 1920 auf die Beklagte übergegangen. Die Gründe lauten:

> »1. Nach § 6 Abs. 2 TWG hat die Telegraphenverwaltung auf ihre Kosten die Verlegung der Leitung vorzunehmen, wenn die Verlegung infolge einer im öffentlichen Interesse erfolgten Neuanlage nötig wird, und wenn diese Anlage von dem Wegeunterhaltungspflichtigen oder unter überwiegender Beteiligung eines oder mehrerer derselben zur Ausführung gebracht wird. Diese Bestimmung des § 6 Abs. 2 ist zugunsten der Telegraphenverwaltung streng auszulegen (vgl. Kommissionsbericht zu § 6 in Nr. 498 der Drucksachen des Reichstags, 10. Legislaturperiode, 1. Session). Die hier fragliche Bahnanlage ist im öffentlichen Interesse ausgeführt. Wegeunterhaltungspflichtig war im vorliegenden Falle die Stadtgemeinde Schöneberg; insbesondere ist aus den §§ 1, 4 des Zweckverbandsgesetzes vom 15. Juli 1911 nichts dafür zu entnehmen, daß der Zweckverband, in dessen Eigentum die Straßenbahn zur Zeit der Errichtung der Anlage stand, als wegeunterhaltungspflichtig zu gelten hätte. Streitig ist nur, ob die Anlage hier durch die Stadtgemeinde Schöneberg oder durch die Straßenbahn »zur Ausführung« gebracht ist. Unerheblich ist, auf wessen Anregung die Anlage zurückzuführen ist. Es kann daher nicht ausschlaggebend sein, daß der Stadtgemeinde Schöneberg die Herstellung der Linie im Interesse einer Verbindung mit dem städtischen Friedhof und mit den Schöneberger Kleinhaussiedelungen sehr erwünscht war, und daß die Stadt Schöneberg deswegen an die Straßenbahn herantrat. Maßgebend kann auch nicht sein, wenn es in dem Vertrag vom 21./25. Juli 1919 heißt, daß die Stadt Schöneberg die

Bahnanlage »baut«[2]). Es kommt vielmehr auf den sachlichen Inhalt des Vertrags an. Nach dem Vertrag »zahlt die Große Berliner Straßenbahn zu den Baukosten einen Beitrag, der der Summe entspricht, die der Magistrat nach Abrechnung der Überteuerungskosten selbst zu tragen hätte«. Die Überteuerungszuschüsse sind vom Reich und Staat übernommen. In Wirklichkeit hat also die Stadtgemeinde Schöneberg Ausgaben durch den Bau nicht gehabt. Die formelle Ausführung der Anlage durch die Stadtgemeinde Schöneberg nach dem Vertrag ist offenbar nur deshalb geschehen, damit die Stadtgemeinde Schöneberg Notstandsarbeiten ausführen und die Überteuerungszuschüsse erhalten konnte. Die tatsächliche Bauausführung ist denn auch von vornherein durch die Straßenbahn erfolgt, welche die Anlage nach Fertigstellung auch in Betrieb genommen hat. Danach ist die Bahnanlage nicht für die Stadtgemeinde Schöneberg, sondern in Wahrheit für die Straßenbahn und für deren Rechnung zur Ausführung gebracht. Bei diesem Sachverhalt würde es auch nichts ändern, wenn die Schienen etwa nach dem Einheitsvertrag (Ziffer 4 des Vertrags) in das Eigentum der Stadtgemeinde Schöneberg getreten sein sollten, so daß eine Aufklärung in dieser Hinsicht nicht mehr erforderlich erschien. Endlich läßt sich auch eine überwiegende Beteiligung der Stadtgemeinde Schöneberg nicht daraus herleiten, daß diese sich nach dem Vertrag verpflichtet hat, zu den Kosten des Betriebs einen Zuschuß in Höhe der auf die Große Berliner Straßenbahn (für die neuangelegte Strecke) veranlagten und etwa noch zu veranlagenden besonderen Gewerbesteuer zu leisten.

2. Nach § 6 Abs. 4 TWG hat ein Wegeunterhaltungspflichtiger, der nach Fertigstellung der Anlage seinen Anteil einem nicht wegeunterhaltungspflichtigen Dritten überläßt, der Telegraphenverwaltung die Kosten der Verlegung nachträglich zu erstatten. Dieser Anspruch entsteht mit dem Zeitpunkt, in dem der Wegeunterhaltungspflichtige seinen Anteil dem Dritten überläßt, und zwar richtet sich der Anspruch nicht etwa gegen den dritten neuen Erwerber, sondern gegen den veräußernden Wegeunterhaltungspflichtigen (RGZ 94, 182)[3]). Was für die Über-

---

[2]) Das Kammergericht geht mit Recht davon aus, daß die juristische Form des Vertrags nicht dafür entscheidend sein kann, ob der Wegeunterhaltungspflichtige die Anlage im Sinne des TWG »zur Ausführung bringt«. Mit Recht hebt es hervor, daß die Herstellung der Anlage rechtlich wie wirtschaftlich für die Große Berliner Straßenbahn und für deren Rechnung ausgeführt wird. Daß die Straßenbahn die Anlage nach Ausführung auch in Betrieb nimmt, ist vom Kammergericht im Rahmen der übrigen Momente nicht mit Unrecht beachtet worden als weiteres überzeugendes Beweisindiz dafür, auf wessen Rechnung in Wahrheit die Anlage ausgeführt wird.

[3]) Die Entscheidung RGZ 94 S. 182 ist im Auszug im Archiv 1919 S. 195 abgedruckt. Hierzu wird noch folgendes bemerkt:

Von Bedeutung ist, daß die Entscheidung RGZ 94 S. 182 nicht mehr an den Einschränkungen der Entscheidung vom 18. Januar 1912 VI 269. 11 festhält, wonach der § 6 IV TWG »nur gewisse Ausnahmefälle treffe, in denen Verschleierung des wahren Sachverhalts und Schiebungen beabsichtigt worden seien«. RGZ 94 S. 182 spricht sich (im Archiv nicht mitabgedruckt) klar dahin aus, daß der § 6 IV TWG »j e d e« Überlassung treffen wolle, »auch wenn sie nicht auf eine Verschleierung des Sachverhalts oder sonst zu mißbilligende Zwecke gerichtet ist«. Die Rechtsprechung zu dieser Vorschrift ist jedoch noch nicht durchgebildet.

a) I r r e f ü h r e n d ist, wenn das Reichsgericht und ihm folgend das Kammergericht im obigen Urteil sagen, daß d e r A n s p r u c h a u s § 6 IV T W G s i c h g e g e n d e n v e r ä u ß e r n d e n W e g e u n t e r h a l t u n g s p f l i c h t i g e n richtet. Dies trifft nur dann zu, wenn, wie im Elberfelder Falle RGZ 94 S. 182 und auch in dem vom Kammergericht unterstellten Falle, der veräußernde Wegeunterhaltungspflichtige der Unternehmer war. Die Frage, wie zu entscheiden wäre, wenn der Wegeunterhaltungspflichtige nur der an der Anlage überwiegend »Beteiligte« ist, wird in beiden Urteilen nicht behandelt und nicht entschieden. Die Ansicht, daß sich auch dann der Erstattungsanspruch aus § 6 Abs. 4 TWG gegen den W e g e u n t e r h a l t u n g s p f l i c h t i g e n zu richten habe, unterliegt starken Bedenken. Der § 6 Abs. 4 TWG ist eine Erscheinungsform des allgemeinen Bereicherungsgrundsatzes. Der Vorschrift liegt der Gedanke zugrunde, daß derjenige, der auf Grund der Beteiligung der Wegeunterhaltungspflichtigen die Vorteile des § 6 Abs. 2 TWG genossen hat, sie dem Verhältnis der Beteiligung der Wegeunterhaltungs-

lassung des Anteils gilt, muß auch für die Überlassung der ganzen Anlage gelten (RGZ 94, 183). Unstreitig ist hier die Anlage mit der Fertigstellung im Einverständnis mit der Stadtgemeinde Schöneberg durch die Straßenbahn in eigenen Betrieb für eigene Rechnung genommen worden. Darin liegt jedenfalls eine Überlassung der Anlage an die Straßenbahn durch die Stadtgemeinde Schöneberg. Auch wenn man also entgegen den obigen Ausführungen zu 1 annehmen wollte, daß die Anlage durch die Stadtgemeinde Schöneberg zur Ausführung gebracht ist, so würde die Stadtgemeinde Schöneberg gemäß § 6 Abs. 4 TWG verpflichtet gewesen sein, der Telegraphenverwaltung nachträglich die Kosten zu erstatten. Auch in dieser Hinsicht könnte es nichts verschlagen, wenn die Schienen im Eigentum der Stadtgemeinde Schöneberg verblieben sein sollten. Denn diese allein machen die Anlage nicht aus, maßgebend muß vielmehr der ganze Betrieb als solcher sein. Endlich ist der danach für die Telegraphenverwaltung entstandene Anspruch auch nicht wieder dadurch in Wegfall gekommen, daß die Beklagte später, mit dem 1. Oktober 1920, Rechtsnachfolgerin des Zweckverbandes und der Straßenbahn und

pflichtigen entsprechend erstatten muß, wenn diese Beteiligung erlischt. Die Vorteile der »Beteiligung« der Wegeunterhaltungspflichtigen an der besonderen Anlage genießt aber nicht der Wegeunterhaltungspflichtige als solcher, sondern der Unternehmer der Anlage, der mit dem Wegeunterhaltungspflichtigen nur dann zusammenfällt, wenn dieser, wie im Falle RGZ 94 S. 182 und in dem vom Kammergericht unterstellten Falle, gleichzeitig Unternehmer der Anlage ist. Ist der Wegeunterhaltungspflichtige nur an der Anlage »überwiegend beteiligt«, so kann sich ein Erstattungsanspruch des § 6 Abs. 4 TWG nur an den Unternehmer der Anlage richten.

b) Gibt es aber überhaupt einen Erstattungsanspruch aus § 6 Abs. 4 TWG, wenn der Wegeunterhaltungspflichtige nicht selbst Unternehmer, sondern nur »überwiegend beteiligt« ist und diese »Beteiligung« einem Dritten überlassen wird?

Infolge der Rechtsprechung des Reichsgerichts, die es ablehnt, den Begriff der Beteiligung auf Fälle der Mitunternehmerschaft, der gesellschaftlichen Beteiligung am Unternehmen zu beschränken (RGZ 90 S. 118), kann die »Beteiligung« des Wegeunterhaltungspflichtigen dergestalt beschaffen sein, daß dem Wegeunterhaltungspflichtigen ein übertragungsfähiger »Anteil« an dem Unternehmen gar nicht zusteht. Wenn in Fällen dieser Art die aus der sogenannten »Beteiligung« sich ergebenden Rechte und Ansprüche des Wegeunterhaltungspflichtigen auf nichtwegeunterhaltungspflichtige Dritte übertragen werden — z. B. Ansprüche aus einem Darlehen des Wegeunterhaltungspflichtigen —, soll dann der § 6 Abs. 4 TWG keine Anwendung finden? Ein vernünftiger gesetzgeberischer Grund, den § 6 Abs. 4 TWG in diesem Falle nicht anzuwenden, liegt nicht vor. Der Gesetzestext zwingt hierzu in keiner Weise. Denn in § 6 Abs. 4 TWG wird überhaupt nicht gesagt, wer der RTV die Kosten zu erstatten hat; jedenfalls wird nicht gesagt, daß das nur der Wegeunterhaltungspflichtige sein könnte. Die Entstehungsgeschichte (RT-Drucksachen 1898/1900 Anlage Nr. 498 S. 2635 — Kommissionsbericht) bietet keinerlei Anhalt für die Annahme, daß der § 6 Abs. 4 TWG nur für den kleinen Kreis der Fälle gelten soll, in denen der Wegeunterhaltungspflichtige selbst Unternehmer der Anlage ist. Die Reichstagskommission hat den § 6 Abs. 4 TWG gerade zu dem — zum Ausdruck gebrachten — Zweck eingestellt, um damit ein Gegengewicht gegen die Berücksichtigung der »überwiegenden Beteiligung« des Wegeunterhaltungspflichtigen zu schaffen (vgl. Kommissionsbericht in den RT-Drucksachen 1898/1900 Aktenstück 498 S. 2635). Beide Absätze — Abs. 2 und 4 — stehen mithin in Wechselbeziehung und können nicht durch verschiedene Deutung auseinandergerissen werden. Der Grundgedanke des ganzen § 6 TWG geht dahin, daß zwar das nachträgliche Hinzutreten eines Wegeunterhaltungspflichtigen zu einer besonderen Anlage ohne Einfluß auf die Rechtsstellung des Unternehmens zur RTV sein soll, nicht aber das nachträgliche Wegfallen eines Wegeunterhaltungspflichtigen, wenn sein Beitritt zum Unternehmen diesem das »Vorrecht« des § 6 Abs. 2 TWG verschafft hat. Es wäre unverständlich, wenn das Gesetz nur dann, wenn dem Wegeunterhaltungspflichtigen »ein anteiliger Besitz« am Unternehmen zusteht (RGZ 94 S. 184), die »Überlassung« des anteiligen Besitzes berücksichtigt, dagegen die unendlich viel zahlreicheren Fälle nicht berücksichtigt, in denen kein »anteiliger Besitz«, sondern nur eine — wie das Reichsgericht sagt — »Teilnahme an der planmäßigen Finanziierung" des Unternehmens vorliegt. Wenn die Rechtsprechung — entgegen Hotz TWG (Anm. 13 Abs. 1 zu § 6) — den Begriff der »Beteiligung« des Wegeunterhaltungspflichtigen in § 6 Abs. 2 nicht lediglich auf die Betätigung als Unternehmer oder in der Form gesellschaft-

zugleich Rechtsnachfolgerin der Stadtgemeinde Schöneberg und damit wegeunterhaltungspflichtig geworden ist. Diese nachträglich eingetretenen Umstände könnten den einmal entstandenen Anspruch nicht wieder beseitigen (vgl. RGZ 90, 123)«.

2. Voraussetzungen für Verlegung einer Fernlinie (§ 6 Abs. 2 letzter Satz TWG). Linie mit Sp-Leitung ist Fernlinie im Sinne dieser Vorschrift. (LG Potsdam, Urteil vom 24. November 1922).

Der Kreis Jerichow verlangte, daß auf einer Kreischaussee eine Telegraphenlinie der RTV auf Kosten des Reichs von der Nordseite auf die Südseite der Chaussee verlegt würde, damit für Anlagen des nach § 6 Abs. 2 TWG bevorrechtigten Überlandwerks des Kreises Platz geschafft würde. Die TV lehnte die Verlegung ab, weil ihre Linie eine Fernlinie sei, deren Verlegung unverhältnismäßige Kosten verursachen würde. Der Kreis zahlte daraufhin der OPD Potsdam die Kosten der Verlegung unter Vorbehalt der Rückforderung. Die OPD führte die Verlegung jetzt aus. Der Kreis verklagte aber die OPT auf Rückzahlung des von ihm unter Vorbehalt gezahlten Betrags. Er behauptete, die von der RTV verlegte Linie hätte ursprünglich lediglich Telephonleitungen enthalten, die dem Orts- und Nachbarortsverkehr dienten. Erst nachträglich wären einige wenige Telegraphenleitungen für den Fernverkehr auf den Masten angebracht worden, und zwar nur auf eine kurze Strecke. Hierdurch könnte keinesfalls eine Linie, die sich im übrigen nur aus Nachbarorts- und Anschlußleitungen zusammensetzte, zu einer Fernlinie werden. Ferner hätte die RTV ohne Planauslegung Fernleitungen auf den alten Linien angebracht und könnte sich daher jetzt nicht auf den Schutz des § 6 des TWG berufen. Das Landgericht Potsdam hat durch Urteil vom 24. November 1922 die Klage abgewiesen. Das Urteil ist rechtskräftig. Die Gründe lauten:

»Unbestritten ist, daß am 13. September 1920, dem Tage, an welchem der Kläger an den Beklagten das Verlangen richtete, die Nordseite der hier in Frage kommenden

licher Beteiligung beschränkt, sondern darüber hinaus Beteiligungsformen kennt, die ohne »anteiligen Besitz« des Wegeunterhaltungspflichtigen am Unternehmen denkbar sind, so muß, wenn nicht dem Gesetz Gewalt angetan werden soll, unter »Anteil« im Sinne des § 6 Abs. 4 TWG ebenfalls jede sonstige Form der »Beteiligung« verstanden werden, die zur Zubilligung des Vorrechts aus § 6 Abs. 2 TWG ausreicht. Die entgegengesetzte Ansicht führt zu unhaltbaren Folgen. Denn wer unter »Anteilen« des § 6 Abs. 4 TWG etwas anderes versteht als unter »Beteiligung« im Abs. 2 des § 6, müßte allerdings dem Gesetz die Zweckwidrigkeit und Sinnlosigkeit zumuten, die darin läge, daß der nichtwegeunterhaltungspflichtige Unternehmer mit dem »Vorrecht« des § 6 Abs. 2 TWG beim Ausscheiden der z. B. durch ein Darlehen »überwiegend beteiligten« Wegeunterhaltungspflichtigen besser gestellt wird als der wegeunterhaltungspflichtige Unternehmer, der seinen Anteil veräußert.

Es wäre ferner eine nicht zu rechtfertigende und in der Entstehungsgeschichte des § 6 Abs. 4 TWG (Kommissionsbericht S. 2635) in keiner Weise begründete wirtschaftliche Bevorzugung des Privatkapitals, wenn die Vorrechte des § 6 Abs. 2 TWG für alle Ewigkeit dadurch begründet werden könnten, daß sich ein Wegeunterhaltungspflichtiger lediglich für die kurze Zeit der Ausführung der Anlage an der Anlage eines Nichtwegeunterhaltungspflichtigen beteiligt und dann, vielleicht gleich unmittelbar nach der Ausführung, seine sogenannte »Beteiligung« — z. B. durch Veräußerung seiner Darlehnsansprüche an eine Bank — wegfällt. Alle diese Unhaltbarkeiten fallen weg, wenn man bei Anwendung des § 6 Abs. 2 und Abs. 4 TWG folgerichtig und einheitlich vorgeht. Stellt man sich daher bei Festlegung des Begriffs »Beteiligung« (§ 6 Abs. 2 TWG) auf den Boden der Rechtsprechung des Reichsgerichts und versteht man unter »Beteiligung« auch Formen bloßer wirtschaftlicher Beteiligung, dann ist es ein Gebot gesunder Logik, diejenige Bestimmung (§ 6 Abs. 4), die im Interesse der Steuerzahler — denn das ganze »Vorrecht« des § 6 Abs. 2 TWG geht zu Lasten der Steuerzahler — »jeder Schiebung und Verschleierung des wahren Sachverhältnisses vorzubeugen« (Kommissionsbericht S. 2635) hat, in gleich weiter Weise auszulegen und auf alle Fälle von »Beteiligungen« anzuwenden. Oder aber: Die Rechtsprechung muß ihre Stellung zu § 6 Abs. 2 TWG ändern und als »Beteiligungen« nur diejenigen Formen rechtlicher Beteiligung anerkennen, die einer von den Folgen des § 6 Abs. 4 TWG begleiteten »Überlassung« im Sinne dieser Vorschrift fähig ist. Nur auf einem dieser beiden Wege läßt sich verhüten, daß bei Anwendung des § 6 Abs. 4 TWG im Widerspruch mit dem Geist und Zweck dieses Gesetzes privatkapitalistischen Unternehmen auf Kosten der Steuerzahler finanzielle Vorteile von großer Tragweite verschafft werden.

Straße von der Telegraphenlinie frei zu machen — unter Telegraphenlinie sind übrigens nach § 1 des TWG auch die Fernsprechlinien mitbegriffen —, neben einer größeren Anzahl von Telephonleitungen auch einige Fernleitungen auf der Nordlinie angebracht waren.

Hinsichtlich der Verlegung einer solchen Linie bestimmt § 6 Abs. 2 TWG: »Die Verlegung einer nicht lediglich dem Orts-, Vororts- oder Nachbarortsverkehr dienenden Telegraphenlinie kann nur dann verlangt werden, wenn die Telegraphenlinie ohne Aufwendung unverhältnismäßig hoher Kosten anderweitig ihrem Zweck entsprechend untergebracht werden kann«. Aus dem Wortlaut dieser Bestimmung schließt das Gericht, daß der Gesetzgeber keinesfalls verlangt, daß die zu verlegende Linie nur Fernleitungen enthalten müsse, wenn eine Verlegung auf Kosten des Wegebaupflichtigen erfolgen soll, daß vielmehr schon das Vorhandensein einer Linie, die neben Orts-, Vororts- und Nachbarortsleitungen auch noch Fernleitungen in mehr oder weniger großer Zahl führt, genügt, um die Verlegung, falls diese unverhältnismäßig hohe Kosten verursacht, auf Kosten des Wegebaupflichtigen zu rechtfertigen[4]). Es ist ohne weiteres ersichtlich, daß die Verlegung der Nordlinie

[4]) Das Urteil nimmt zum ersten Male Stellung zu der Frage, welche Linien den besonderen Schutz des § 6 Abs. 2 letzter Satz TWG genießen.

a) Das Gericht hat den richtigen Schluß aus der den Begriff der Fernlinie nur negativ abgrenzenden Wortfassung des Gesetzes gezogen. Eine aus mehreren Leitungen bestehende Telegraphenlinie dient schon dann »nicht lediglich dem Orts-, Vororts- oder Nachbarortsverkehr«, wenn nur eine ihrer verschiedenen Leitungen nicht lediglich diesem Verkehr dient, mithin eine Fernleitung ist. Gleicher Ansicht ist v. Rohr (TWG Anm. 14 zu § 6 S. 63). Sp-Leitungen (vgl. dazu AB zur FO § 1, I Ziffer 3) sind Fernleitungen in diesem Sinne. Denn sie dienen nicht lediglich dem Orts-, Vororts- oder Nachbarortsverkehr. Die vom Gericht eingeholte Auskunft des PA Rathenow über die tatsächlichen Verhältnisse bestätigt dies. Im übrigen sind die im § 6 Abs. 2 TWG verwerteten Begriffe »Orts-, Vororts- oder Nachbarortsverkehr« nicht nach allgemeinen Gesichtspunkten zu bestimmen, sondern das Gesetz verweist bei diesen Begriffen auf die Begriffsbestimmungen der RTV (vgl. dazu §§ 16, 18 FO). Diese auch von Schelcher (TWG S. 31) geteilte Ansicht wird durch den Kommissionsbericht zu § 6 TWG bestätigt. Denn dieser Bericht weist ausdrücklich darauf hin, »daß Orts-, Vororts- und Nachbarortsverkehr für die TV fest begrenzte Begriffe sind« (vgl. RT-Drucksachen 1898/1900, Anl. Nr. 498 S. 2636). Danach können nur diejenigen Leitungen als diesem Verkehr dienend angesehen werden, die nach den Grundsätzen und Bestimmungen der TV als solche bestimmt und bezeichnet sind. Eine Linie, die eine Sp-Leitung enthält, ist stets eine Fernlinie, deren Verlegung auch von einer bevorrechtigten Anlage nur unter den erschwerten Voraussetzungen des § 6 Abs. 2 letzter Satz TWG verlangt werden kann.

b) Das Gericht zieht aus seiner richtigen Begriffsbestimmung der Fernlinie den weiteren Schluß, daß bei der Frage, ob die Verlegung einer aus einer Fernleitung und anderen Leitungen bestehenden Linie unverhältnismäßige Kosten verursacht, nicht lediglich die Kosten der in der Linie enthaltenen einzelnen »Fernleitung«, sondern die Kosten der Verlegung der ganzen Linie zu berücksichtigen sind. Dem kann nur beigetreten werden. Das Gericht hat die beiden verschiedenen Begriffe »Linie« und »Leitung« — vgl. auch TBO I § 1 — richtig und scharf auseinandergehalten. Das TWG verwendet auch im § 6 Abs. 2 letzter Satz den Begriff der »Linie«, nicht den der »Leitung«. »Linie« im Sinne des TWG ist im Urteil im wesentlichen zutreffend bestimmt. Insbesondere entspricht es der Rechtslage, daß das Gericht die Leitungen insgesamt nebst Masten, Trägern und dem sonstigen Zubehör zur »Linie« zählt (vgl. im gleichen Sinne auch TBO I § 1 B). Das Reichsgericht beschäftigt sich in RGZ 57 S. 369 mit dem Begriff »Telegraphenlinie«, ohne jedoch eine befriedigende und richtige Lösung zu geben. Schelcher (TWG S. 12) versteht unter Linie »alle Anlagen zur Herstellung einer telegraphischen (bzw. telephonischen) Verbindung, also auch die Leitungen und die dazu nötigen Stützpunkte«. v. Rohr TWG erörtert die Frage nicht. Danach gehören z. B. Stützpunkte jeder Art zur »Linie« im Sinne der §§ 1 ff. TWG, desgleichen z. B. Untersuchungshäuschen der Fernkabelanlagen und Antennendrähte von Funksende- und Funkempfangsanlagen der RTV einschließlich der Antennentürme und der Abspannvorrichtungen. Verlaufen verkabelte Leitungen in Kabelkanälen, so ist nicht jedes einzelne Kabel eine »Linie«. Vielmehr ist die Gesamtheit der in der Kabelkanalanlage verlegten Leitungen die »Telegraphenlinie«, einerlei, aus wie viel Zementplatten (TBO III § 29), Eisenrohren (TBO III § 30) oder Kabeln die Kanalanlage zusammengesetzt ist.

nur mit ganz erheblichen Kosten möglich war. Denn der Kläger geht offenbar fehl, wenn er meint, daß nur die Kosten für die Verlegung der wenigen Fernleitungen für die Frage entscheidend seien, ob die Verlegung unverhältnismäßig teuer zu stehen komme. Das Gesetz spricht nur von der Verlegung der Telegraphen**linie** und versteht darunter die Summe aller einheitlich geführten Leitungen — gleichgültig, ob Telephon- oder Telegraphenleitungen — mit ihren Masten, Trägern und sonstigem Zubehör. Die Verlegung einer solchen ganzen Telegraphenlinie, die vorliegend, wie nicht bestritten worden ist, teilweise über Häuser gelegt werden mußte, ist jedoch nur unter unverhältnismäßig hohem Kostenaufwand möglich.

Muß hiernach grundsätzlich die Verlegung der Nordlinie auf Kosten des Klägers erfolgen, so hat das Gericht doch erwogen, ob nicht wenigstens ein Teil dieser Linie, und zwar der zwischen Stange 16 und Stange 19, der keine Fernleitungen (F-Leitungen), sondern nur Anschlußleitungen für den Fernsprechbetrieb (Sp-Leitungen) enthält, auf Kosten des Beklagten zu verlegen war. Es hat daher eine Auskunft des Postamts zu Rathenow darüber eingeholt, ob die Ortschaften, welche in jene Sp-Leitungen eingeschaltet sind, zum Orts- oder Nachbarortsverkehr mit Rathenow gehören. Das Postamt Rathenow hat diese Frage verneint und besonders erklärt, daß die Orte sämtlich zum Fernverkehr gehören.

Wenn der Kläger weiter vorträgt, der Beklagte habe sich durch die Unterlassung einer neuen **Plan**auslegung vor Anbringung der Fernleitungen an die Nordseite selbst um das Recht gebracht, die Kosten der Verlegung der Nordlinie auf Kosten des Klägers herbeizuführen, so hält das Gericht diese Auffassung gleichfalls für unrichtig. § 7 des TWG sagt zwar in Satz 1: »Vor der Benutzung eines Verkehrsweges zur Ausführung neuer Telegraphenlinien **oder wesentlicher Änderungen vorhandener Telegraphenlinien** hat die Telegraphenverwaltung einen Plan aufzustellen.« Welche Änderungen der Telegraphenlinien im Sinne des § 7 als wesentlich anzusehen sind, wird nach § 18 Ziffer 2 TWG vom Reichskanzler unter Zustimmung des Bundesrats bestimmt. Der Reichskanzler hat diese Bestimmung unterm 26. Januar 1900 erlassen. Hiernach sind als wesentliche Änderungen einer oberirdischen Linie anzusehen:

1. die Umwandlung einer Linie mit einfachen Gestängen in Doppelgestänge,
2. die erstmalige Ausrüstung des Gestänges mit Querträgern, wenn diese weiter als 60 cm von der Stange seitlich ausladen,

c) Von Bedeutung ist endlich, daß das Gericht durchaus mit Recht unter »**Verlegung**« der Linie im Sinne des TWG auch die Ortsveränderung der Leitungen auf demselben Verkehrswege versteht. Die Frage ist bisher noch nicht entschieden worden. In RGZ 97 S. 72 wird sie offengelassen. Man wird unter »Verlegung« jede mit einer Ortsveränderung verbundene anderweite Führung der Linie zu verstehen haben, mag diese anderweite Führung in der Fortverlegung vom Wege bestehen oder in der anderweiten Gestaltung des Linienzuges auf demselben Verkehrswege. Dies findet seine unmittelbare Bestätigung in dem Bericht der 14. Kommission zur Beratung des TWG (RT-Drucksachen 1898/1900, Aktenstück 498 S. 2636). Dort wird gerade bei Begründung des jetzigen § 6 Abs. 2 TWG ausgeführt: man könne von der TV nicht schon dann verlangen, daß sie mit den bezeichneten wichtigen Telegraphenlinien weiche, wenn sie sich durch Enteignung einen neuen Weg für ihre Linien schaffen könnte; »sei dagegen eine **anderweite Führung** der Telegraphenlinie **auf demselben Verkehrswege** oder auf einem anderen Verkehrswege oder . . . über ein Privatgrundstück hinweg ohne Anwendung zu großer Kosten möglich, so müsse **die Verlegung** der Telegraphenlinien . . . verlangt werden«. Hier wird daher die **anderweite Führung** der Linie auf **demselben** Verkehrswege mit klaren Worten als »**Verlegung**« bezeichnet, die bei Fernlinien nach Sinn und Zweck des Gesetzes (§ 6 Abs. 2 Satz 2 TWG) nur unter den besonderen Voraussetzungen des § 6 Abs. 2 Satz 2 TWG verlangt werden darf. Danach ist die seitliche Verschiebung der Leitungen von der einen Wegeseite nach der anderen, ebenso wie die Verkabelung einer oberirdischen Linie eine »Verlegung« im Sinne des TWG § 6 Abs. 2, nicht eine bloße »Veränderung«. Bemerkt sei dabei, daß bei Hochspannungskreuzungen Verkabelung der Reichstelegraphenlinien niemals verlangt werden kann, weder nach § 6 Abs. 2 Satz 1, noch nach Satz 2 dieser Vorschrift, weil in diesem Falle niemals die Voraussetzung gegeben ist, daß »sonst« — d. h. ohne die Verkabelung — »die Herstellung der späteren besonderen Anlage unterbleiben müßte oder wesentlich erschwert werden würde«.

3. die Änderung der Richtlinie, insbesondere die Umlegung der Linie von der einen auf die andere Seite des Verkehrsweges.

Man hat somit als unter wesentlicher Änderung einer Linie .... nicht die Neubesetzung der Linie mit Fernleitungen zu verstehen. Der Kläger kann daher auch aus der vor Anbringung der Fernleitungen unterlassenen neuen Planauslegung keine Rechte gegen den Beklagten herleiten.«

C. Fernsprechrecht.

Haftung der RTV, wenn ein Blitzschlag die Fernsprecheinrichtungen trifft und der Benutzer des Fernsprechers getötet wird? (Hanseatisches Oberlandesgericht Hamburg, IV. ZS, Urteil vom 17. Mai 1922, Bf. IV. 393/1921).

Die Ehefrau des Gastwirts J. in S. benutzte im Mai 1917 während eines heftigen Gewitters den Fernsprecher. Sie wurde von ihrer Nichte angerufen und begab sich auf den Weckruf in Begleitung ihres Ehemannes an den Apparat. Das Gewitter war in dem Wohnort der Eheleute bereits eine Zeitlang außerordentlich heftig gewesen, und die Ehefrau war kurz vor dem Weckruf über einen Blitzschlag heftig erschrocken. Während des Gesprächs am Fernsprecher ging wieder ein Blitzschlag nieder, und die Ehefrau fiel tot hin. J. behauptete, das Fernsprechamt hätte während des Gewitters nicht verbinden dürfen. Durch den Anruf wäre seine Frau veranlaßt worden, den Fernsprecher zu benutzen, und durch den Fernhörer hindurch vom Blitz erschlagen worden. Die RTV müsse für die nötige Betriebssicherheit sorgen und dürfe Verbindungen nur bei gewährleisteter Verkehrssicherheit herstellen. J. verlangte im Klagewege Schadensersatz.

Das Landgericht in Hamburg wies die Klage ab. Die Berufung des Klägers wurde vom Oberlandesgericht in Hamburg zurückgewiesen. Aus den Gründen:

»Beweispflichtig ist der Schadensersatz verlangende Kläger, sei es, daß man die Ersatzpflicht des Reichs auf § 839 BGB und § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes von 1910, sei es, daß man sie darauf gründet, daß das Reich als Unternehmer einer Verkehrsanstalt sowohl vertragsmäßig den Vertragsteilnehmern, als außervertraglich jedem den Betriebseinwirkungen ausgesetzten Dritten dafür einzustehen hat, daß durch den Betrieb nicht eine auf Außerachtlassung der im Verkehr erforderlichen Vorsicht zurückzuführende Gefährdung des Lebens und der Gesundheit eintritt. Den in dieser Richtung erforderlichen Beweis eines Verschuldens der Fernsprechverwaltung oder der Fernsprechangestellten hat Kläger nicht nur nicht erbracht, sondern es ist festzustellen, daß ein Verschulden nicht vorliegt. Eines näheren Eingehens auf die Rechtsfrage, ob und aus welchem Grunde das Reich im vorliegenden Falle für ein etwaiges Verschulden der Angestellten des Fernsprechamts einzutreten hätte, bedarf es daher nicht. Dem Landgericht ist zuzustimmen, daß nicht verlangt werden kann, daß, wenn sich irgendwo im Bezirk eines Fernsprechnetzes ein Gewitter zeigt, der Betrieb in dem Fernsprechnetz sofort unterbrochen werde. Ein solches Verlangen würde in den Gewitterperioden den Fernsprechbetrieb in erheblichem Umfang lahmlegen und ist mit den praktischen Anforderungen des Betriebs unvereinbar. Es ist daher eine Frage der sachgemäßen Erwägung im Einzelfall, zu beurteilen, wann die durch Gewitterbildungen hervorgerufene Gefahr so groß ist, daß eine Einstellung des Betriebs erforderlich ist. Die infolgedessen wegen der Unberechenbarkeit der atmosphärischen Erscheinungen stets in gewissem Umfang verbleibende Gefährdung ist daher eine mit dem Betrieb als solchem verbundene Gefahr, die jeder Betriebsteilnehmer mangels einer dem Eisenbahnhaftpflichtgesetz entsprechenden Gesetzesbestimmung selbst zu tragen hat, da die sich aus ihr ergebenden Schadenswirkungen von dem Unternehmer nicht durch eine Außerachtlassung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt verursacht sind. Die danach maßgebende Auffassung hat ihren Niederschlag in der Warnung im Fernsprechteilnehmerverzeichnis gefunden, welche lautet: »Bei schweren Gewittern im Bereich des Ortsfernsprechnetzes werden Gesprächsverbindungen nicht hergestellt. Obwohl die Fernsprechapparate mit empfindlichen Blitzschutzvorrichtungen versehen sind, die etwaige Entladungen atmosphärischer Elektrizität sicher auffangen und ableiten, wird empfohlen, bei nahen und schweren Gewittern die Fernsprechapparate

und Leitungen nicht zu berühren.« Nur bei schweren Gewittern im Bereich des Ortsfernsprechnetzes sind daher die Verbindungen zu unterlassen. Dabei kann es aber, da die Frage des Verschuldens von den Vorstellungen des angeblich schuldhaft Handelnden abhängt, nicht darauf ankommen, ob es sich objektiv um ein schweres Gewitter im Gebiet des Fernsprechnetzes handelt, sondern diese Tatsache muß, wenn ein Verschulden angenommen werden soll, auch den mit der Wahrnehmung des Betriebs betrauten Personen erkennbar gewesen sein. Herrscht daher im Betrieb des Fernsprechnetzes ein schweres Gewitter, das den Beamten als solches nicht erkennbar wurde, so kann von einem Verschulden nicht gesprochen werden. Es ist daher gleichgültig, ob das in dem von dem Amt etwa 5 km entfernten, aber zu dem Ortsfernsprechnetz gehörigen Wohnort des Klägers zur Zeit des Unfalls herrschende Gewitter sich objektiv als ein »schweres« bezeichnen läßt, sofern es den im Amte tätigen Personen als solches nicht erkennbar war. Das aber ist nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme nicht der Fall gewesen (wird weiter ausgeführt[5]).

[5]) Dem Endergebnis des Urteils ist beizustimmen, dagegen bestehen gegen die Begründung verschiedene Bedenken, da das Gericht die Rechtsfrage nicht richtig herausgearbeitet hat.

a) Das Gericht stellt Erwägungen darüber an, ob das Reich »als Unternehmer einer Verkehrsanstalt vertragsmäßig und außervertragsmäßig« den Benutzern der Fernsprecheinrichtungen dafür einzustehen habe, »daß durch den Betrieb nicht eine auf Fahrlässigkeit zurückzuführende Gefährdung des Lebens und der Gesundheit eintritt.« Es übersieht dabei aber, daß die Pflichten dieser »Reichsverkehrsanstalt«, wie sie die RTV im Fernsprechwesen betreibt, durch gesetzliche Bestimmungen in ihrem Inhalt eine besondere Reglung erfahren haben. Die Frage der Haftung der RTV für Vorkommnisse, wie sie die Klage zur Erörterung stellt, muß in allererster Linie aus diesen Sonderbestimmungen des Fernsprechrechts heraus gelöst werden. Zur Zeit des Unfalls waren dies die ABFGO vom 26. März 1900 (§ 6), jetzt ist es § 29, II FO vom 21. Dezember 1922 (Reichsgesetzbl. I S. 931). Danach hätte das Gericht prüfen müssen, ob etwa durch § 6 ABFGO eine Haftung des Reichs für die Wirkungen des Blitzschlags deshalb ausgeschlossen war, weil es sich um Wirkungen einer »Betriebsstörung« handelte. Nur wenn diese Frage zu verneinen war, bestand ein Anlaß, auf § 839 BGB und andere Gesetzesbestimmungen zurückzugehen. Denn wenn § 6 ABFGO die Haftung ausschließt, so gilt dieser Haftungsausschluß für Ansprüche jeder Art, mögen sie auf das Teilnehmerverhältnis oder auf außervertragliches Verhalten gestützt sein (vgl. Scholz, Post-, Telegraphen- und Fernsprechrecht § 228 Anm. 11 S. 811, 812). Dies gilt übrigens auch für § 29, II FO vom 21. Dezember 1922.

Die Frage, ob der § 6 ABFGO (jetzt § 29, II Ziffer 3 FO) die Haftung des Reichs für Verletzung von Fernsprechbenutzern durch Blitzschlag ausschließt, wird von Scholz (ebenda Anm. 12a S. 812) mit der Begründung verneint, daß »Betriebsstörungen« im Sinne dieser Vorschrift nur solche Umstände seien, die den Fernsprechverkehr negativ hindern, nicht aber positive Verletzungen der Benutzer durch elektrische Störungen. Diese Begründung erscheint indessen nicht ohne weiteres überzeugend. Die Wirkung eines die Fernsprecheinrichtungen treffenden Blitzschlags ist dem Benutzer der Einrichtungen gegenüber eine »Betriebsstörung«, einerlei, ob die Wirkung des Blitzschlags sich lediglich in der Hinderung der Sprechverständigung in den Fernsprecheinrichtungen äußert oder darüber hinaus die körperliche Sicherung der Benutzer der Einrichtungen beeinträchtigt.

b) Wollte man dieser Auslegung des § 6 ABFGO nicht beitreten und die in dieser Vorschrift bestimmte Ausschließung einer Haftung für »Betriebsstörungen« nur auf den Schaden der Benutzer von Fernsprecheinrichtungen beziehen, der gerade in den Mängeln der Sprechverständigung, des Sprechverkehrs besteht und mit diesen Mängeln in ursächlichem Zusammenhang steht, so drängt sich ein anderes Bedenken gegen die Urteilsfindung des Oberlandesgerichts Hamburg auf. Durch die Herstellung der Fernsprechverbindung zwischen dem Apparat des J. und seiner Nichte war die Blitzgefahr bei J. nicht vergrößert oder gar herbeigeführt worden. Das Bestehen des schwachen elektrischen Stromes, der die Fernsprechleitungen durchfloß, hatte die Gefahr, daß der Blitz das Haus und die Leitungen der RTV traf, keineswegs erhöht oder erst begründet. Ein Kausalzusammenhang zwischen Blitzschlag und einem Betriebsvorgang fehlt. Das Gericht war offenbar anderer Ansicht und erblickte zwischen Blitzschlag und Weckruf des Amtes deshalb einen Kausalzusammenhang, weil der Anruf des Amtes die Ehefrau J. veranlaßt hatte, die Fernspecheinrichtungen zu benutzen und sich dadurch in den Bereich der später vom Blitz getroffenen Einrichtungen zu begeben. Es fragt sich aber doch sehr, ob diese

Auffassung nicht auf einer Verkennung und Überschätzung des Rechtsbegriffs des Kausalzusammenhangs beruht.

c) Außerdem war es nicht richtig, daß das Gericht das Reichshaftungsgesetz vom 22. Mai 1910 als Rechtsgrundlage für die Haftung des Reichs heranzog. Dieses Gesetz verpflichtet das Reich zum Ersatz des Schadens, der dadurch entsteht, daß »ein Reichsbeamter in Ausübung der ihm anvertrauten öffentlichen Gewalt vorsätzlich oder fahrlässig die ihm einem Dritten gegenüber obliegende Amtspflicht verletzt«. Wie erst kürzlich das Reichsgericht im Urteil vom 1. Juni 1922 III 604/21 (RGZ 105 S. 100) ausgesprochen hat, genügt es zur Anwendung dieser Bestimmung keineswegs, daß der Verwaltungszweig, in dem der Beamte tätig war, einen Ausfluß und eine Betätigung öffentlicher Gewalt darstellt. »Es muß vielmehr dem Beamten selbst, für den das Reich haften soll, die Ausübung öffentlicher Gewalt anvertraut sein, er muß für seine Person als Träger öffentlicher Machtbefugnisse gehandelt haben.« Wenn auch an dem Hoheitscharakter des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens festgehalten werden muß (vgl. Archiv 1921 S. 476 ff Anm. 5), so ist doch das eine klar, daß Fernsprechvermittlungsbeamte bei Herstellung von Fernsprechverbindungen und Absendung der Anrufzeichen niemals als Träger »öffentlicher Machtbefugnisse« in diesem Sinne tätig sind. Damit entfällt nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts jede Möglichkeit, sich im vorliegenden Fall auf das Reichsgesetz vom 22. Mai 1910 zur Begründung der Klage berufen zu können. Vgl. in ähnlichem Sinne das Urteil des Oberlandesgerichts Dresden vom 13. Juli 1914 im Archiv 1915 S. 154, das allerdings den Kernpunkt nicht richtig herausgearbeitet hat. Hellmuth (in der Zeitschrift für Handelswissenschaft und Handelspraxis 1922 S. 57, vgl. auch in Eger 38 S. 244 Anm. 12) verneint die Anwendbarkeit des Reichsgesetzes vom 22. Mai 1910 bei der RPTV und ihren Beamten stets, doch kann seiner Begründung nicht beigetreten werden. Vgl. hierzu bereits Archiv 1911 S. 132, wo übrigens der Fall der Haftung des Reichs bei Pfändungen aus § 25 PostG, § 8 TG, § 10, II FGebG nicht berücksichtigt ist. Hellmuth scheint übrigens die Hoheitsrechtsnatur des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens leugnen zu wollen, wie er auch noch ganz auf dem Standpunkt rein privatrechtlicher Auffassung des Post-, Telegraphen- und Fernsprechrechts steht (vgl. auch Hellmuth in Eger, Eisenbahnr. Entsch. Bd. 38 S. 233).

Wenn das Gericht überhaupt einen Kausalzusammenhang (oben b) anzunehmen sich entschloß, so hätte es die Klage nur aus den §§ 823, 831 BGB prüfen können. Dabei mußte § 823 BGB ohne weiteres deshalb ausscheiden, weil durch Anbringung der bekannten Blitzschutzsicherungen, durch die vom Gericht im Urteil verwerteten Warnungen im Fernsprechbuch und schließlich durch die Anordnung der Einstellung des Dienstes bei Gefahr alles geschehen ist, was von der RTV verlangt werden kann. Das Gericht hat dabei die Frage, nach welchen Gesichtspunkten zu beurteilen ist, ob die Anordnung der Einstellung des Dienstes richtig gehandhabt worden ist, von zutreffenden Gesichtspunkten aus entschieden. — Der Entlastungsbeweis des § 831 BGB hätte sicherlich erbracht werden können. Anscheinend hat ihn die OPD nicht angeboten.

Anmerkungen 1 bis 5 von Ministerialrat Dr. Neugebauer.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.

Archiv für Post und Telegraphie

Herausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Nr. 5 | **Berlin, Mai** | **1923**

Die Veränderungen im Postgebührenwesen vom Jahre 1900 an bis zur Neuordnung von 1919 unter besonderer Berücksichtigung der Feldpost und der Reichsabgaben.

Von Postrat Bachmann in Berlin.

In früheren Nummern des Archivs für Post und Telegraphie, zuletzt im Jahrgang 1900 S. 709ff und 733ff, ist über die Entwicklung des Postgebührenwesens bis zur Jahrhundertwende berichtet worden. Nachstehend sollen die Wandlungen wiedergegeben werden, die es in den beiden ersten Jahrzehnten dieses Jahrhunderts erfahren hat.

I. Von 1900 bis zum Kriegsausbruch (1914).

Zunächst seien hier die bereits in dem oben bezeichneten Aufsatz eingehender besprochenen Änderungen im Postgebührenwesen nochmals kurz zusammengestellt, die mit der Postordnung vom 20. März 1900 am 1. April 1900 in Kraft traten. Sie betrafen:

a) die Erhöhung der Gewichtsgrenze für die einfachen Briefe von 15 g auf 20 g;

b) die Einführung ermäßigter Gebühren für Postkarten, Drucksachen, Geschäftspapiere und Warenproben bei der Versendung im Ortsbestellbezirk und im Nachbarortsbereich der Aufgabe-Postanstalt (Archiv 1900 S. 736/737);

c) die Zulassung von Geschäftspapieren für den inneren Verkehr unter Festsetzung folgender Sätze:

bei einem Gewicht bis zu 250 g	10 Pf.,
» » » über 250 g bis 500 g	20 »
» » » » 500 g » 1 kg	30 » .

Die gleichen Sätze wurden unter Erhöhung des Meistgewichts auf 1 kg auch für zusammengepackte Drucksachen, Geschäftspapiere und Warenproben festgesetzt;

d) die Zulassung der Eilbestellung gewöhnlicher Briefsendungen nach dem Orts- und Landbestellbezirk der Aufgabe-Postanstalt;
e) die Ermäßigung der Gebühr für Bahnhofsbriefe, die für eine kürzere Frist als für einen Monat bezogen werden, auf 4 ℳ für die Woche oder für einen Teil der Woche.

Mit der Zulassung der Geschäftspapiere im innerdeutschen Verkehr war der mehrere Jahrzehnte währende Aufbau des Gebührenwesens der Reichspostverwaltung vollendet, der einen Bestand gehabt hat, wie ihn seine Schöpfer vielleicht selbst nicht erwarteten. In dem zunächst zu besprechenden Zeitabschnitt beschränkte man sich, von einer Ausnahme abgesehen, auf kleinere Verbesserungen und Erweiterungen.

1. Beförderungsgebühren.

Die Ausnahme, auf die vorstehend hingewiesen wurde, bestand in der Aufhebung der ermäßigten Ortstaxen für Postkarten, Drucksachen, Geschäftspapiere und Warenproben, die durch Erlaß des Reichskanzlers vom 23. Juni 1906 angeordnet und im Amtsbl Nr. 35 für 1906 den Postanstalten bekanntgegeben wurde. Diese Maßnahme bedeutete im Grunde eine Rückwärtsentwicklung; sie erwies sich jedoch in Verbindung mit der damaligen Reichsfinanzreform dadurch als geboten, daß die niedrigen Gebühren für Postkarten sowie für Drucksachen, Geschäftspapiere und Warenproben in der untersten Gewichtstufe die Kosten für die Übermittlung der Sendungen an den Empfänger nicht deckten, während anderseits das Nebeneinanderlaufen von verschiedengestalteten Gebührenordnungen für den Orts- und für den Fernverkehr Unzuträglichkeiten im Betriebe zur Folge hatte. Die Aufhebung der ermäßigten Ortstaxen für die in Betracht kommenden Sendungen machte sich der städtischen Bevölkerung, die in erster Linie davon betroffen wurde, insofern auch nicht allzu fühlbar, als ihr immerhin noch der billige Ortsbrief verblieb, eine Vergünstigung, die um so mehr an Wert gewann, je umfassender sich der Nachbarortsbereich der Postorte ausdehnte. Wie die im Zentralbl f. d. D. R. in den Friedensjahren in schneller Folge wiederkehrenden Bekanntmachungen, betreffend Ausdehnung des Geltungsbereichs der Ortstaxe auf Nachbarpostorte, erweisen, ist die Postverwaltung dauernd bestrebt gewesen, dahingehenden Wünschen nachzukommen, sofern das Vorhandensein eines engen, baulichen und wirtschaftlichen Zusammenhangs zwischen den beteiligten Orten als nachgewiesen gelten konnte.

Eine zweimalige Erhöhung erfuhr die Gebühr für außergewöhnliche Zeitungsbeilagen, um ihre Beförderung wirtschaftlicher zu gestalten. Ursprünglich auf $^1/_4$ Pf. für jedes einzelne Beilagestück festgesetzt, wurde sie vom 1. Januar 1901 an (Erlaß des Reichskanzlers vom 14. November 1900, Zentralbl f. d. D. R. Nr. 49 S. 599) auf ¼ Pf. für je 25 g jedes einzelnen Beilagestücks und vom 1. Juli 1906 (Zentralbl Nr. 40 S. 901) an auf ½ Pf. für je 25 g jedes einzelnen Beilagestücks erhöht.

Wohlfahrtsrücksichten entsprang die durch Erlaß des Reichskanzlers vom 28. Dezember 1912 angeordnete Zulassung der sogenannten »Blindenschriftsendungen« bis zu einem Meistgewicht von 3 kg. Im § 8 der Postordnung wurde im Absatz I als zweiter Satz angefügt: »Unter der gleichen Voraussetzung« (nämlich, daß keine Briefe beigefügt werden) »und den nachstehenden besonderen Versendungsbedingungen werden die zum Gebrauche der Blinden bestimmten Papiere mit erhabenen Punkten oder Buchstaben gegen

die dafür unter XII festgesetzte Gebühr befördert«. Die Gebühr wurde bemessen für Sendungen

	bis	50 g einschließlich auf				3 Pf.,
über	50 g	» 100 g	»	»		5 »
»	100 g	» 1 kg	»	»		10 »
»	1 kg	» 2 kg	»	»		20 »
»	2 kg	» 3 kg	»	»		30 » .

Ein von Handel und Industrie als brennend empfundenes Bedürfnis befriedigte schließlich das letzte Friedensjahr durch die mit Erlaß des Reichskanzlers vom 10. Dezember 1913 eingeführte Erhöhung der Höchstgewichtsgrenze für Warenproben auf 500 g. Dieses Zugeständnis war um so bemerkenswerter, als der höchste Gebührensatz von 20 Pf. keine Steigerung erfuhr, und die Beschränkung, daß Warenproben keinen Handelswert besitzen durften, fallengelassen wurde.

Vielfach geäußerten Wünschen der Bahnhofsbuchhändler entsprechend wurden durch Amtsbl Vf Nr. 96 vom 2. Oktober 1907 für den Verkehr innerhalb Deutschlands — zunächst versuchsweise — die Zeitungs-Bahnhofsbriefe zugelassen. Die Gebühr dafür wurde auf 10 Pf. für jedes Zeitungsexemplar ohne Rücksicht auf die Häufigkeit des Erscheinens der Zeitung festgesetzt. Für die aus je einem Verlagsort herrührenden, für denselben Empfänger bestimmten Zeitungen wurde dabei eine Mindestgebühr von 1 ℳ monatlich und eine Höchstgebühr von 12 ℳ monatlich vorgesehen.

Im Verkehr mit dem Ausland brachten die Friedensjahre eine Fülle von Verbesserungen und Erleichterungen, von denen hier nur die nachfolgenden hervorgehoben seien.

Die im innerdeutschen Verkehr eingeführte Gewichtsgrenze von 20 g für den einfachen Brief wurde vom 1. April 1900 an auch im Verkehr mit den deutschen Schutzgebieten sowie im Wechselverkehr mit Österreich-Ungarn (einschließlich Bosnien, Herzegowina und Liechtenstein), vom 1. September 1900 an auch im Verkehr mit der Schweiz gültig. Vom 1. Oktober 1902 an wurden die für den innerdeutschen Verkehr bestehenden Portosätze und Gewichtsabstufungen für Briefsendungen aller Art auch auf den Verkehr mit Luxemburg ausgedehnt (Vf v. 19. September 1902, Amtsbl S. 207). Und endlich — eine überaus wichtige Verkehrserleichterung, der eine längere Lebensdauer zu wünschen gewesen wäre: am 1. Januar 1909 (Vf v. 23. Dezember 1908, Amtsbl S. 337) wurden für die zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten von Amerika auf direktem Weg ohne Vermittlung fremder Länder ausgetauschten, freigemachten Briefe ermäßigte Gebührensätze eingeführt, und zwar:

a) in der Richtung aus Deutschland 10 Pf. für jede 20 g oder einen Teil von 20 g,

b) in der Richtung aus den Vereinigten Staaten von Amerika 2 Cents für jede Unze oder einen Teil einer Unze.

2. Bestellgebühren.

Wie im Archiv von 1900 auf S. 740 ausgeführt ist, war zu seiner Zeit eine Änderung des Zeitungsbestellgelds in Aussicht genommen. Diese Maßnahme wurde durch Erlaß des Reichskanzlers vom 4. August 1900 mit Wirkung vom 1. Januar 1901 verfügt und im Amtsbl Nr. 52 für 1900 den Postanstalten bekanntgegeben. Der Gedanke einer den Leistungen der Post entsprechenden Belastung der Bezieher, der der Neureglung zugrunde gelegen hatte, nötigte schon bald, nachdem große Zeitungen die Zahl der wöchentlich erscheinen-

den Nummern vermehrt hatten, dazu, dem Gebührensystem drei weitere Staffeln anzufügen. In einer mit Erlaß des Reichskanzlers vom 25. April 1903 veröffentlichen Änderung der Postordnung wurde daher vorgesehen, daß

für Zeitungen, die wöchentlich zweiundzwanzigmal bestellt werden 34 Pf.,
» » » » dreiundzwanzigmal bestellt werden 36 »
» » » » vierundzwanzig- bis achtundzwanzigmal bestellt werden .... 38 »

monatlich für jedes Exemplar als Bestellgebühr zu entrichten seien. Durch denselben Erlaß wurde auch die Erhebung der für die Abtragung von Postanweisungen festgesetzten Gebühren bei der Überweisung der Geldbeträge auf ein Girokonto der Reichsbank angeordnet.

Einem wiederholt vorgebrachten Wunsche der Landbevölkerung, die Gebühren für die Abtragung von Postanweisungen nebst den zugehörigen Geldbeträgen sowie für Briefe mit Wertangabe nach dem Landbestellbezirk auf den Satz der im Ortsbestellbezirk zur Erhebung kommenden Bestellgebühren zu ermäßigen, wurde durch eine unterm 17. November 1906 veröffentlichte Änderung der Postordnung stattgegeben, für die Abtragung von Briefen mit Wertangabe aber unterm 10. September 1907 als Wertgrenze der Betrag von 800 ℳ festgesetzt.

Endlich bleibt noch eine kleine Änderung der Gebühren für die Abtragung mehrerer Sendungen an denselben Empfänger durch einen und denselben besonderen Boten (Eilbestellung) zu erwähnen. Durch die Vorschrift im § 22 unter VII der Postordnung vom 20. März 1900 war bestimmt, daß in solchen Fällen der Botenlohn zum einfachen Betrag, für jedes Paket mindestens 40 Pf., zu erheben seien. Zur Beseitigung von mißbräuchlicher Ausnutzung dieser Vergünstigung, wie sie vielfach vorgekommen war, traf eine unterm 12. Dezember 1901 ergangene Änderung der Postordnung (Zentralbl f. d. D. R. Nr. 53 S. 429) folgende Reglung: »Bei gleichzeitiger Abtragung mehrerer Sendungen durch denselben Boten an denselben Empfänger wird .... der Botenlohn bei Briefsendungen für eine der Sendungen zum vollen Betrag und für die anderen mit je 10 Pf., bei Paketen aber mindestens der Betrag von 40 Pf. für jedes Paket erhoben. Sind mit Eilbriefsendungen zugleich Eilpakete abzutragen, so kommen die Botenlohnsätze für Pakete und außerdem für jede Briefsendung der Satz von 10 Pf. in Anwendung.«

3. Sonstige Gebühren.

Das Jahr 1901 brachte eine unterm 11. März verkündete Änderung des Posttaxgesetzes (Reichsgesetzbl S. 15) folgenden Inhalts:

»Im § 8 des Gesetzes über das Posttaxwesen im Gebiete des Deutschen Reichs vom 28. Oktober 1871 (Reichsgesetzbl S. 358) tritt an die Stelle des zweiten Absatzes folgende Bestimmung: Gebühren für Postscheine über die Einlieferung von Sendungen zur Post und Packkammergeld sind nicht zu erheben; ebensowenig Fachgebühren für abzuholende Briefe und sonstige Gegenstände, sofern nicht die Postverwaltung dem Empfänger auf seinen Antrag ein ihm unmittelbar zugängliches, verschließbares Abholungsfach überläßt. Die Bedingungen für die Überlassung solcher Fächer werden durch die Postordnung festgesetzt.«

Die wichtige Änderung gegenüber dem bisherigen Zustand lag in dem mit »sofern« beginnenden Zusatz, durch den der Postverwaltung die Befugnis zur Vermietung verschließbarer Abholungsfächer eingeräumt wurde. Sie war dadurch in die Lage versetzt, einem schon längere Zeit lebhaft zum Ausdruck gekommenen Wunsche der Geschäftswelt nachzukommen. Die Vorteile, die die Schließfachinhaber aus dieser Einrichtung ziehen, bestehen einmal in einer

beschleunigten Empfangnahme ihrer Post — z. T. auch außerhalb der Postschalterstunden — und ferner in der Möglichkeit, durch Benutzung verschließbarer Einsatzkästen die für sie eingegangenen Briefschaften dem Einblick und Zugriff ihrer Angestellten zu entziehen. Die Bedingungen für die Überlassung verschließbarer Abholungsfächer wurden durch den Erlaß des Reichskanzlers vom 8. April 1901, betreffend Änderung der Postordnung, bekanntgegeben, wobei für Fächer gewöhnlicher Größe eine jährliche Gebühr von 12 *M*, für Fächer mit größeren Abmessungen eine solche von 18 *M* festgesetzt wurde. Die Neuerung trat mit dem 1. Mai 1901 in Wirksamkeit.

Die viel beklagten Schwierigkeiten, die sich häufig bei der Aushändigung von Postsendungen an ortsfremde oder den bestellenden Boten und Schalterbeamten nicht bekannte Empfänger dadurch ergaben, daß sie sich über ihre Person nicht genügend ausweisen konnten, veranlaßten die Einführung der Postausweiskarte durch Erlaß des Reichskanzlers vom 12. Dezember 1908. Für die Ausstellung einer Postausweiskarte wurde eine Schreibgebühr von 50 Pf. festgesetzt (PO § 41, I zweiter Absatz). Von der Möglichkeit, sich ohne viel Kosten und Umstände einen auch in zahlreichen anderen Beziehungen verwendbaren vollgültigen Ausweis über die Person zu verschaffen, wird vom Publikum viel Gebrauch gemacht.

Dem Schutze der Abholung der ohne persönliche Anschrift eingehenden Briefsendungen, der sogenannten Chiffrebriefe, diente die am 1. April 1910 (Amtsbl Nr. 21 S. 83) eingeführte Postlagerkarte, für deren Ausfertigung eine Gebühr von 25 Pf. für die Dauer eines Monats, vom Tage der Ausstellung an gerechnet, festgesetzt wurde.

Nicht recht eingebürgert haben sich die auf Antrag des Aufgebers auszustellenden Einlieferungsbescheinigungen über gewöhnliche Pakete, die 1910 auf vielfache, namentlich aus Handelskreisen herrührende Wünsche eingeführt wurden. Die Gebühr für die Ausstellung einer solchen Bescheinigung wurde durch AmtsblVf Nr. 89 vom 1. Juni 1910 auf 10 Pf. festgesetzt. Die Erhebung dieser Gebühr machte ein Änderung des eine solche untersagenden zweiten Absatzes im § 8 des Posttaxgesetzes nötig, wie es durch das Gesetz vom 22. Mai 1910 (Amtsbl Nr. 38 S. 145) geschah. Der bereits 1901 (s. oben) geänderte Absatz erhielt danach die folgende Fassung: »Gebühren für Postscheine über die Einlieferung von Sendungen zur Post und Packkammergeld sowie Fachgebühren für abzuholende Briefe und sonstige Gegenstände sind nicht zu erheben. Die Postverwaltung ist jedoch zur Erhebung einer Gebühr berechtigt, wenn auf Antrag dem Absender über die Einlieferung gewöhnlicher Pakete ein Postschein erteilt oder dem Empfänger abzuholender Postsendungen ein ihm unmittelbar zugängliches, verschließbares Abholungsfach überlassen wird. Die Bedingungen für die Erteilung von Postscheinen über gewöhnliche Pakete und für die Überlassung verschließbarer Abholungsfächer werden durch die Postordnung festgesetzt.«

Als neue Gebühr ist ferner die Postprotestgebühr zu nennen. Um die Erhebung von Wechselprotesten zu erleichtern und zu beschleunigen, wurde vom 1. Oktober 1908 an die Befugnis dazu auch der Post eingeräumt. Die Bestimmungen hierüber enthält ein Erlaß des Reichskanzlers vom 13. August 1908. Als Gebühren wurden durch die Postordnung in einem neuen § 18a unter X festgesetzt:

1. für den Postauftragsbrief 30 Pf.;
2. bei Zahlung der Wechselsumme für die Übermittlung des eingezogenen Betrags die tarifmäßige Postanweisungsgebühr;

3. sofern die Zahlung der Wechselsumme nicht erfolgt:
   a) für die Erhebung des Postprotestes
      bei Wechseln bis 500 ℳ einschließlich .... 1 ℳ
      » » über 500 ℳ .... 1 ℳ 50 Pf.,
   b) für die Rücksendung des protestierten Wechsels nebst Protesturkunde .... 30 Pf.,
      im Orts- und Nachbarortsverkehr.................... 25 » .

In diesem Zusammenhang sei auch der am 1. Januar 1909 erfolgten Einführung des Postscheckwesens Erwähnung getan. Die Postscheckordnung vom 6. November 1908 (Reichsgesetzbl S. 587) setzte die Gebühren im Postscheckverkehr wie folgt fest:

1. bei Bareinzahlungen mittels Zahlkarte für je 500 ℳ oder einen Teil dieser Summe .... 5 Pf.;
2. für jede Barrückzahlung durch die Kasse des Postscheckamts oder durch Vermittlung einer Postanstalt:
   a) eine feste Gebühr von.................................. 5 Pf.,
   b) außerdem 1/10 vom Tausend des auszuzahlenden Betrags (Steigerungsgebühr);
3. für jede Übertragung von einem Konto auf ein anderes Postscheckkonto .... 3 Pf.
   Zur Zahlung der Gebühr unter 1 ist der Zahlungsempfänger, zur Zahlung der Gebühren unter 2 und 3 der Kontoinhaber verpflichtet, von dessen Konto die Abschreibung erfolgt.
4. Erheischt der Kontoverkehr eines Kontoinhabers jährlich mehr als 600 Buchungen, so wird außer den unter 1 bis 3 aufgeführten Gebühren für jede weitere Buchung eine Zuschlaggebühr von .... 7 Pf.
   erhoben.

Durch das am 1. Juli 1914 in Kraft getretene Postscheckgesetz vom 26. März 1914 (Reichsgesetzbl S. 85) kam die Gebühr unter 4 in Wegfall, während die Einzahlungsgebühr (s. oben unter 1) für Beträge bis 25 ℳ auf 5 Pf., für höhere Beträge auf 10 Pf. festgesetzt wurde. Außerdem wurde angeordnet, daß die Sendungen der Postscheckkunden an die Postscheckämter bei Benutzung bestimmter, von der Postverwaltung vorzuschreibender Umschläge zu der im Ortsverkehr geltenden Gebühr befördert würden. Schließlich sei an dieser Stelle vorweggenommen, daß durch Gesetz vom 25. März 1918 (Reichsgesetzbl S. 149) und Änderung der Postscheckordnung (Reichsgesetzbl von 1918 S. 150) vom 1. April 1918 an die Überweisungsgebühr von 3 Pf. wegfiel, die portofreie Beförderung der Sendungen der Kunden an die Postscheckämter zugelassen und die Zahlkartengebühr wie bei der Postanweisung dem Einzahler auferlegt wurde. Das Nähere über diese Gebührenentwicklung findet sich in der »Denkschrift aus Anlaß des zehnjährigen Bestehens des Postscheckverkehrs 1909—1919« in Nr. 11 des »Archivs« von 1919.

Auch in das Bestellgebührenwesen greift der Postscheckverkehr über, da die von den Postscheckämtern ausgestellten Zahlungsanweisungen bei der Übermittlung an den Empfänger wie Postanweisungen behandelt werden. Als Bestellgebühr für Zahlungsanweisungen nebst den Geldbeträgen setzte die Postscheckordnung fest:

bis zum Betrag von 1 500 ℳ.......................... 5 Pf.,
im Betrag von mehr als 1 500 ℳ bis 3 000 ℳ.............. 10 » .

Da die Einführung des Postscheckwesens volkswirtschaftlichen Erwägungen seine Entstehung verdankte, indem es dem bargeldlosen Zahlungsverkehr in weitere Kreise Eingang verschaffen sollte, sind die Gebühren überaus niedrig gehalten. Besondere Rücksichtnahme erfuhren die Überweisungsgebühren, um das Verfahren der Überweisung von Konto zu Konto, worin der bargeldlose Zahlungsverkehr am reinsten ausgeprägt ist, möglichst zu erleichtern.

In Anlehnung an den Postscheckverkehr ist die Einrichtung der Postkreditbriefe ins Leben gerufen worden, die dem reisenden Publikum die Möglichkeit geben soll, sich bei jeder beliebigen Postanstalt mit Bargeld zu versorgen (Amtsbl Nr. 27 von 1914). Die Postkreditbriefe werden von den Postscheckämtern ausgestellt. Der Besteller zahlt den Betrag, auf den der Kreditbrief lauten soll, mit Zahlkarte an das für den Einzahlungsort zuständige Postscheckamt zur Gutschrift auf ein anzulegendes Kreditbriefkonto ein oder überweist den Betrag von seinem Postscheckkonto auf ein bei demselben Postscheckamt anzulegendes Kreditbriefkonto. Als Gebühren wurden festgesetzt:

1. für die Einzahlung mit Zahlkarte die Gebühr nach dem Postscheckgesetz (s. oben),
2. für die Ausfertigung des Postkreditbriefs . . . . 50 Pf.,
3. für jede Rückzahlung
   a) eine feste Gebühr von . . . . 5 »
   b) eine Steigerungsgebühr von . . . . 5 »
   für je 100 *M* oder Teile davon.

II. Der Kriegsabschnitt (1914—1918).

Alle die aufgeführten Änderungen im Postgebührenwesen, die nur zu einem geringen Teile von Rücksichten auf die Wirtschaftlichkeit eingegeben waren, in überwiegendem Maße aber der Verkehrserleichterung und der Volkswohlfahrt dienen sollten, haben an dem Aufbau des Gebührentarifs nicht gerüttelt. Dieser Aufbau war durchaus folgerichtig und gesund, wenngleich die nach und nach eingetretenen Wandlungen im Verkehrswesen ihn nach manchen Richtungen verbesserungsbedürftig erscheinen ließen. Ehe man jedoch an eine Umgestaltung herangehen konnte, brach im August des Jahres 1914 der Weltkrieg aus.

Die Feldpost.

Der Handel und Wandel zunächst fast völlig lahm legende Krieg rückte die Sorge für den Postverkehr mit den zu den Fahnen einberufenen Söhnen unseres Vaterlandes in den Vordergrund. Für das Gebührenwesen war die Feldpostdienstordnung vom 30. April 1907 maßgebend, die jedoch den Bedürfnissen der Angehörigen des Feldheers und der Marine entsprechend bald wesentliche Verbesserungen erfuhr. Besonders hervorzuheben ist dabei die Einführung der sogenannten »Feldpostpäckchen«, d. h. von schwereren Briefpostgegenständen bis zu 500 g Gewicht, die zu einem ermäßigten Gebührensatz befördert wurden. Diese Einrichtung gab den Daheimgebliebenen die Möglichkeit an die Hand, den Kämpfern auf schnelle und billige Weise Liebesgaben usw. zukommen zu lassen, und sie war um so wertvoller, als es zunächst überhaupt nicht und später nur durch die Vermittlung heimatlicher militärischer Dienststellen möglich war, Pakete ins Feld zu senden. Von den Feldpostpäckchen wurde denn auch sehr ergiebiger Gebrauch gemacht, und zwar ebenfalls in umgekehrter Richtung, nachdem die Versorgungsmöglichkeiten draußen, namentlich in der Etappe, bessere geworden waren als die in der Heimat. Die Portovergünstigungen,

die für Feldpostsendungen in Privatangelegenheiten der Angehörigen des Heeres und der Kaiserlichen Marine in Geltung waren, nachdem sich der Feldpostverkehr erst eingespielt hatte, seien hier zusammengestellt:

1. Gebührenfrei wurden befördert:
   a) gewöhnliche Briefe bis zum Gewicht von 50 g,
   b) Postkarten,
   c) Geldbriefe bis zum Gewicht von 50 g und mit Wertangabe bis zu 150 ℳ,
   d) Postanweisungen vom Felde.

2. Gebührenermäßigungen:

   Es betrug die Gebühr für
   a) gewöhnliche Briefe
      über 50 g bis 250 g nach und vom Felde .... 10 Pf.,
      » 250 g » 500 g » » » » .... 20 ».
      Über die Überschreitung der Gewichtsmengen bis zu 10 v H des Höchstgewichts wurde hinweggesehen;
   b) Geldbriefe
      über 50 g bis 250 g und bis 300 ℳ Wertangabe .... 20 Pf.,
      » 50 g » 250 g und mit über 300 bis 1 500 ℳ Wertangabe .... 40 »;
   c) Postanweisungen nach dem Felde über Beträge bis 400 ℳ .. 10 Pf., für je 100 ℳ oder den überschießenden Teil dieser Summe.

      Für Postanweisungen über Beträge von mehr als 300 ℳ kamen die Gebühren also denen des inneren Verkehrs (ohne Reichsabgabe) gleich, ebenso wurden für Beträge über 400 bis 800 ℳ die Gebühren des inneren Verkehrs erhoben.
   d) Pakete nach dem Felde im Einzelgewicht bis 10 kg 5 Pf. für jedes Kilogramm, mindestens .... 25 ».

      Sendungen in rein gewerblichen Angelegenheiten der Absender oder der Empfänger unterlagen der tarifmäßigen Gebühr. Nicht- oder ungenügend freigemachte Sendungen wurden nicht abgesandt.

      Einschreibsendungen, Postaufträge, Briefe mit Zustellungsurkunde und Postnachnahmesendungen waren aus betriebsdienstlichen Gründen von der Beförderung durch die Feldpost ausgeschlossen, ebenso postlagernde und Eilbotensendungen. Wegen der Schwierigkeit der Einziehung und Verrechnung von Gebührenbeträgen im Felde war für die gebührenpflichtigen Sendungen aus der Heimat die Freimachung vorgeschrieben.

Für die Angehörigen des Feldheers war auch der Bezug von Zeitungen zugelassen. Neben dem gewöhnlichen Zeitungsbezugsgeld wurde eine besondere vierteljährliche Umschlaggebühr erhoben, und zwar

bei einmaligem wöchentlichen Erscheinen .... 30 Pf.,
» zwei- und dreimaligem wöchentlichen Erscheinen .... 60 »,
» öfterem wöchentlichen Erscheinen .... 120 ».

Da diese Verpackungsgebühr immer weniger die Selbstkosten deckte, wurde sie vom 1. April 1918 an auf 40 Pf., 90 Pf. und 1 ℳ 50 Pf. erhöht. Außerdem

war die Versendung deutscher Zeitungen aus der Heimat nach Art der Bahnhofsbriefe gegen die für den inneren Verkehr festgesetzte Gebühr von monatlich 12 ℳ zugelassen.

Wie die Umschlaggebühren sind auch die meisten anderen Gebühren oder aber die einschlägigen Versendungsbestimmungen Wandlungen unterworfen gewesen. So waren zunächst nur Briefe bis zum Gewicht von 250 g zugelassen, und es betrug die Gebühr für Briefe über 50 g 20 Pf. Vom 28. November 1914 wurde diese Gebühr mit Einführung der Feldpostpäckchen auf 10 Pf. ermäßigt und vom 3. Februar 1915 die Versendung von Feldpostpäckchen im Gewicht von mehr als 250 bis 500 g gegen eine Gebühr von 20 Pf. nach einem voraufgegangenen Versuch dauernd eingeführt. Für die Sendungen vom Feldheer nach der Heimat trat die Erhöhung der Gewichtsgrenze von 250 auf 500 g erst unterm 30. Dezember 1916 ein. Hinsichtlich der Geldbriefe, die ursprünglich nur für die tatsächliche Geldübermittlung vorgesehen waren, wurde im November 1915 nachgegeben, daß darin auch wichtige Schriftstücke und Wertsachen versandt werden durften. Um Mißbräuchen der Einrichtung entgegenzutreten, wie sie sich infolge des Fehlens der Einschreibbriefe eingeschlichen hatten, wurde jedoch Inhaltsangabe vorgeschrieben. Postanweisungen waren zunächst nur in der Richtung vom Feldheer bis zum Betrag von 800 ℳ (ohne Gebührenermäßigung) zugelassen, in der Richtung nach dem Heere dagegen nur bis zum Betrag von 100 ℳ gegen eine Gebühr von 10 Pf. Nachdem sich mehr und mehr das Bedürfnis herausgestellt hatte, zum Einkauf von Lebensmitteln in den besetzten Gebieten Geld ins Feld zu schicken, wurde dann vom 15. Juni 1918 an die Höchstgrenze für einen Postanweisungsbetrag auf 800 ℳ erhöht. Der Päckereiverkehr beschränkte sich zunächst, wie die Feldpostdienstordnung es vorsah, auf die Beförderung von Dienstpaketen. Ausgeschlossen waren davon zunächst Bekleidungs- und Ausrüstungsgegenstände für Truppenteile und deren Angehörige; doch schon im August 1916 wurde auf dringenden Wunsch der Heeresbehörden die Verschickung kleinerer Sendungen mit solchen Gegenständen in besonders eiligen Fällen zugelassen. Die Versendung wurde danach auch den Lieferern zugestanden, wobei an Gebühren für die ersten 5 kg 50 Pf. und für jedes weitere Kilogramm 10 Pf. — bei einem im allgemeinen einzuhaltenden Höchstgewicht von 10 kg — erhoben wurden. Vom Juni 1916 an konnten an alle Armee- und Feldbuchhandlungen sowie an die Zeitungsvertriebstellen im Postgebiet Ober-Ost Zeitschriften und Bücher in portopflichtigen Postpaketen nach Art der Dienstpakete gegen eine Gebühr von 50 Pf. für die ersten 5 kg und von 10 Pf. für jedes weitere Kilogramm bis zum Einzelhöchstgewicht von 10 kg durch die Feldpost befördert werden. Die Beförderung von Privatpaketen übernahm die Post zunächst nur im Verkehr zwischen den Angehörigen des Großen Hauptquartiers und des Hauptquartiers des Oberbefehlshabers Ost einerseits und der Heimat anderseits im Einzelgewicht bis zu 10 kg. In der Woche vom 19. bis 26. Oktober 1914 machte man sodann einen Versuch mit der allgemeinen Zulassung von Privatpaketen nach dem Feldheer. Die Absender mußten in der Aufschrift Empfänger und Truppenteil genau bezeichnen und die Sendung an das zuständige Militärpaketdepot — im ganzen waren 26 über das heimische Gebiet verteilt — richten. Das Höchstgewicht betrug 5 kg, die Gebühr 25 Pf., sofern das Paket nicht beim Paketdepot unmittelbar eingeliefert wurde. Nachdem in einer zweiten Paketwoche — 23. bis 30. November 1914 — der Versuch wiederholt worden war, wurde der Privatpaketverkehr vom 22. Februar 1915 an dauernd zugelassen. Gleichzeitig wurde die Höchstgewichtsgrenze auf 10 kg hinaufgesetzt, wobei an Gebühren bei der Beförderung durch die Post für die ersten 5 kg 25 Pf. und für jedes weitere Kilogramm 5 Pf. an Gebühren zu entrichten waren. Zu

bemerken ist dabei, daß mit der Abgabe der Pakete an die Paketdepots die Tätigkeit und die Verantwortung der Post ihr Ende erreicht hatten. Bald darauf wurden auch Privatpakete vom Feldheer nach der Heimat bis zum Gewicht von 10 kg zugelassen, die auf die Militär- (Etappen-) Paketämter geleitet wurden. Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, daß vom 25. April 1916 an an Stelle der 26 Militärpaketdepots 11 Sammelpaketämter eingerichtet wurden, die je für ganze Armeen und Verwaltungszweige die Weiterleitung der Pakete nach dem Felde übernahmen.

Für den Verkehr mit den Heeresangehörigen ist auch der Postscheckverkehr nutzbar gemacht worden. Unterm 12. August 1914 wurde angeordnet, daß Inhaber von Postscheckkonten Zahlungen an Angehörige, Behörden und Dienststellen des Feldheers mit Postscheck leisten durften, und zwar in Heeresangelegenheiten bis zum Betrag von 800 ℳ, in Privatangelegenheiten der Heeresangehörigen bis zum Betrag von 100 ℳ. Vom 1. November 1918 an wurden diese Höchstbeträge auf 3 000 ℳ und 800 ℳ hinaufgesetzt. Ferner wurden vom 1. August 1916 an bei den Feldpostanstalten Einzahlungen auf Zahlkarten bis 800 ℳ, vom 30. Oktober 1916 an bis 10 000 ℳ auf Postscheckkonten in der Heimat zugelassen. Die Gebühren betrugen 5 Pf. für Beträge bis 25 ℳ und 10 Pf. für höhere Beträge.

Besondere — auf Wechselseitigkeit beruhende — Bestimmungen wurden getroffen für den Verkehr mit Angehörigen der Truppenteile der uns verbündeten Staaten Österreich-Ungarn, Bulgarien und der Türkei. Ebenso wurden mit der Schweiz, Dänemark, Spanien und Uruguay erleichternde Bestimmungen über den wechselseitigen Verkehr zwischen Heeresangehörigen und ihren Familienmitgliedern vereinbart. Besondere Vorschriften bestanden endlich auch für den Postverkehr der Kriegsgefangenen, der freien fremdländischen Arbeiter und der Bewohner der besetzten Gebiete.

Neben diese außerordentlich umfangreichen Gebührenbefreiungen und -vergünstigungen, die die Heeresangehörigen usw. in ihrem privaten Verkehr genossen, traten noch die Gebührenfreiheiten in Heeresdienstangelegenheiten, die sich auf gewöhnliche und eingeschriebene Briefe und Postkarten, Geld- und Wertsendungen in jeder Höhe, gewöhnliche und eingeschriebene Pakete sowie auf Postanweisungen bis 800 ℳ erstreckten.

Es ist nicht möglich gewesen, im Rahmen dieses Aufsatzes alle für die Gebührengestaltung maßgebend gewesenen Erwägungen aufzuführen. Näheres hierüber sowie über den Umfang des Feldpostverkehrs findet sich in dem vom Ministerialrat Schracke im Auftrage des RPM herausgegebenen Werke »Geschichte der deutschen Feldpost im Kriege 1914/1918«, besonders in den Abschnitten 2 und 12.

Die Reichsabgaben.

Die Gebührenvergünstigungen- und -ermäßigungen, die ein sehr erheblicher Teil des Postverkehrs der gesamten Bevölkerung des Reichs genoß, belasteten natürlich den Haushalt der Reichspostverwaltung ganz ungeheuer, wie überhaupt die gewaltigen Kriegsausgaben den gesamten Reichshaushalt mehr und mehr erschütterten. In den Rechnungsjahren 1914 und 1915 hatte man den ordentlichen Reichshaushalt dadurch, daß man die Aufwendungen für Heer und Flotte im außerordentlichen Haushalt verausgabte, unter Einschluß des Schuldendienstes noch leidlich im Gleichgewicht zu erhalten vermocht, vom Rechnungsjahr 1916 an war dies jedoch nicht mehr zu ermöglichen, zumal da die einsetzende Teuerung erhöhte Personal-

ausgaben auch bei den Zivilverwaltungen in großem Maßstab nötig machte. Der wachsende Geldbedarf ließ die Leitung der Reichsfinanzen nach neuen Einnahmequellen Umschau halten, und es war begreiflich, daß sich der Blick dabei zuvörderst mit auf die Post- und Telegraphengebühren richtete. Wenn man dabei zu der finanzwissenschaftlich und finanztechnisch ziemlich rohen Maßnahme griff, als Zuschlag zu gewissen Gruppen von Post-, Telegraphen- und Fernsprechgebühren eine außerordentliche Reichsabgabe zu erheben, so waren dafür die folgenden Rücksichten maßgebend. Die Dringlichkeit der Geldbeschaffung mußte eine grundsätzliche Umgestaltung der geltenden Gebührenordnungen, zu der langwierige Untersuchungen innerhalb der drei beteiligten Postverwaltungen und Beratungen mit Vertretern der verschiedenen Berufskreise nötig gewesen wären, ausschließen. Es konnten darum nur Gebühren zuschläge in Betracht kommen, die sich zudem nach Beendigung des Krieges ohne Neufestsetzung der Gebühren wieder aufheben ließen. Dem naheliegenden Gedanken, für diese Zuschläge einen einheitlichen, dem Geldbedarf des Reichs entsprechenden Verhältnissatz der geltenden Gebühren festzusetzen, standen indes gewichtige Bedenken entgegen (Unübersichtlichkeit der an das Münzwesen angepaßten Gebührensätze; Pfennigrechnung, die bei dem Mangel an Kupfergeld doppelt empfindlich wirken mußte; Zerstörung des gleichmäßigen Aufbaus der Gebührenordnung durch Aufrundung von Gebührensätzen, auf die Pfennigbruchteile entfallen mußten, zwei- bis vierfache Belastung mancher Versendungsgegenstände u. a. m.). Es blieb also nur übrig, gewisse Gruppen von Sendungen usw., die eine Belastung am ehesten zu vertragen schienen und den nötigen Ertrag versprachen, mit Zuschlägen zu belegen. Diese in Form einer Reichsabgabe zu erheben, empfahl sich aber schon aus dem Grunde, weil auf diese Weise die Mehreinnahmen, die von den drei deutschen Postverwaltungen aus den Zuschlägen erzielt wurden, unverkürzt, d. h. ohne Rücksicht auf die von diesen Verwaltungen zu bestreitenden Ausgaben, der Reichskasse zuflossen.

Der Wesensart der Reichsabgabe als einer Steuer würde es am besten entsprochen haben, sie durch besondere Stempelmarken auf den Sendungen und Belegen verrechnen zu lassen. Damit wäre jedoch eine wesentliche Erschwerung des Postverkehrs und eine ungerechtfertigte Belästigung des Publikums verbunden gewesen. Man entschloß sich daher dazu, dem Absender und Empfänger gegenüber die Reichsabgabe völlig wie eine Post- und Telegraphengebühr zu behandeln. Auf diese Weise flossen die Erträge der Reichsabgabe natürlich zunächst ungetrennt von den Post- und Telegrapheneinnahmen in die Kassen der drei beteiligten Postverwaltungen, und es war die genaue Feststellung und Ausscheidung des Anfalls an Reichsabgabe ausgeschlossen. Um umständliche Ermittlungen und Einzelberechnungen zu vermeiden, blieb nur übrig, den verhältnismäßigen Anteil der Reichsabgabe an den Einnahmen der drei Postverwaltungen in einfacher Form zu ermitteln und die sich danach ergebenden Summen pauschweise an die Reichshauptkasse abzuführen. Da sich annehmen ließ, daß der Anteil der Reichsabgabe an den Einnahmen bei allen drei Verwaltungen ungefähr der gleiche sein würde, konnte eine nennenswerte Schädigung der Reichskasse auch bei dieser rohen Feststellung auf keinen Fall eintreten, wenn alle drei Verwaltungen den gleichen Anteilsatz ihrer Einnahmen als Reichsabgabe abführten, denn die etwa zu wenig abgeführten Beträge der Reichspostverwaltung mußten sich in ihrer Haushaltsrechnung in einer Erhöhung des Überschusses oder einer Herabminderung des Zuschusses geltend machen, während eine etwaige Minderleistung Bayerns und Württembergs auf dem Wege über die Ausgleichungsbeträge, die von diesen Staaten wegen ihrer verfassungsrechtlichen Sonderstellung (Art. 52 Abs. 4 der alten Reichsverfassung) zu zahlen waren, wieder wettgemacht werden mußte. Bei der bisherigen Art

der Berechnung dieser Ausgleichungsbeträge nach dem Matrikularfuß[1]) würde dies allerdings nicht in vollem Maße zugetroffen haben, wohl aber bei der seit der Einführung der Reichsabgabe geltenden Berechnungsart. Bei den Besprechungen über die Gestaltung der Reichsabgabe hatten nämlich die Vertreter der süddeutschen Postverwaltungen geltend gemacht, daß die matrikularmäßige Berechnung der Ausgleichungsbeträge für Bayern und Württemberg eine unbillige Belastung bedeute, da ihre Einnahmen aus dem Post- und Telegraphenwesen auf den Kopf der Bevölkerung erheblich niedriger seien als die im Reichspostgebiet; ein Verhältnis, das sich infolge der Einwirkung der Reichsabgabe auf den Verkehrsumfang künftig voraussichtlich noch ungünstiger gestalten werde. Eine Änderung der bisherigen Berechnung sei um so mehr geboten, als von einer genauen Feststellung des auf die Reichsabgabe entfallenden Anteils der Roheinnahme der Reichspostverwaltung abgesehen werden müsse. Dementsprechend wurde vorgeschlagen, die Ausgleichungsbeträge unter Zugrundelegung der Bruttoeinnahmen der beteiligten Postverwaltungen zu berechnen. Bei dieser Berechnungsart mußte ein Zuwenig an Reichsabgabe der Reichskasse unbedingt durch die Ausgleichungsbeträge zufließen, wie das folgende Beispiel zeigt: Angenommen, die Einnahme der Reichspostverwaltung hätte einschließlich der Reichsabgabe 1 000 Millionen Mark, die Bayerns 100 Millionen Mark, der Überschuß der Reichspostverwaltung 80 Millionen Mark, der ermittelte Anteilsatz der Reichsabgabe an der Einnahme 14 v H betragen, so hätte Bayern an Reichsabgabe 14 Millionen Mark, an Ausgleichungsbeträgen 1 : 10 (Verhältnis der Einnahme Bayerns zu der der Reichspostverwaltung) × 80 (Überschuß der Reichspostverwaltung) = 8 Millionen Mark, zusammen also 22 Millionen Mark zu zahlen gehabt. Enthielt die Berechnung des Anteilsatzes einen Fehler um 1 v H, indem in Wirklichkeit 15 v H der Einnahme auf die Reichsabgabe zu rechnen waren, so würde Bayern, wenn dieser Satz seinen Leistungen an das Reich zugrundegelegen hätte, 15 Millionen Mark an Reichsabgabe und 1:10 × 70 Millionen Mark[2]) an Ausgleichungsbeträgen abzuführen gehabt haben. Das ergibt jedoch die gleiche Summe wie oben, nämlich 22 Millionen Mark. Zu erwähnen ist hierbei, daß bei Feststellung des der Berechnung der Ausgleichungsbeträge zugrunde zu legenden Teilungsmaßstabs aus Gründen der Vereinfachung nur die großen, bei allen Verwaltungen annähernd gleichmäßig vorhandenen Einnahmezweige, d. h. die Postbeförderungs-, Telegramm- und Fernsprechgebühren, die Zeitungsgebühren und die Einnahmen aus dem Postscheckverkehr berücksichtigt wurden. Das gleiche griff Platz bei der Berechnung des als Reichsabgabe abzuführenden Einnahmeanteils[3]).

[1]) D. h. in der Form der nach Art. 70 der alten Reichsverfassung von den Bundesstaaten zur teilweisen Deckung der Reichsausgaben zu zahlenden Matrikularbeiträge, also unter Zugrundelegung des Verhältnisses der Kopfzahl der Bevölkerung. Nach diesem Maßstab mußten Bayern und Württemberg einen dem Betriebsüberschuß der Reichspostverwaltung entsprechenden Betrag an das Reich abführen, d. i. nach der Formel

$$\frac{\text{Bevölkerung Bayerns (Württembergs)}}{\text{Bevölkerung des Reichspostgebiets}} \times \text{Überschuß der Reichspostverwaltung.}$$

[2]) Der von der Reichspostverwaltung abzuführende Abgabebetrag beträgt im ersten Falle 140 Millionen Mark, im zweiten Falle 150 Millionen Mark. Danach ermäßigt sich der Überschuß im zweiten Falle um 10 Millionen Mark, also von 80 auf 70 Millionen Mark.

[3]) Da Bayern und Württemberg im inneren Verkehr ihrer Länder für einige Gebührenarten abweichende Festsetzungen hatten, war die Gebühreneinnahme dieser Postverwaltungen für die Berechnung der Ausgleichungsbeträge unter Zugrundelegung der für das Reichspostgebiet geltenden Vorschriften richtigzustellen (s. § 3 Abs. 2 des Ges.).

Die Verschmelzung der Reichsabgabe mit den Post- und Telegraphengebühren erheischte es, die Vorschriften über die Beitreibung der Post- usw. Gebühren (§ 25 des Postgesetzes vom 28. Oktober 1871 und § 8 der Fernsprechgebühren-Ordnung von 20. Dezember 1899) und die Vorschriften über die Hinterziehung von Postgebühren (§§ 27ff des Postgesetzes vom 28. Oktober 1871) auch auf die Reichsabgabe anzuwenden.

Die Erhebung der Reichsabgabe in Form von Zuschlägen zu gewissen Gebühren bedingte es ferner, daß alle in Betracht kommenden gebührenpflichtigen Sendungen, also auch die Sendungen der Behörden, davon betroffen wurden, für die an Stelle der Verrechnung von Einzelgebühren eine Portopauschsumme an die Postverwaltung gezahlt wurde. Dagegen mußten alle gebührenfreien Sendungen usw. auch abgabefrei bleiben.

Diesen grundsätzlichen Erwägungen entsprach der von der Reichsregierung dem Reichstag vorgelegte Entwurf eines Gesetzes, betreffend eine mit den Post- und Telegraphengebühren zu erhebende außerordentliche Reichsabgabe (Nr. 222 der Reichstagsdrucksachen), der folgende fünf Paragraphen enthielt:

§ 1.

Die in der anliegenden Zusammenstellung bezeichneten Reichsabgaben werden neben den Post- und Telegraphengebühren erhoben.

§ 2.

Die Vorschriften über die Entrichtung, Erhebung, Beitreibung und Hinterziehung der Post- und Telegraphengebühren gelten auch für die Reichsabgaben.

§ 3.

Der Reichskanzler wird ermächtigt, an Stelle der Einzelabrechnungen über die Reichsabgaben eine vereinfachte Abrechnung, insbesondere die Zahlung von Pauschbeträgen für die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung anzuordnen und mit den Regierungen von Bayern und Württemberg zu vereinbaren.

Für die Dauer der Erhebung der Reichsabgabe werden die von Bayern und Württemberg entsprechend dem Überschusse der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung jährlich zu zahlenden Ausgleichungsbeträge nach dem Verhältnisse der Gebühreneinnahme von Bayern und Württemberg zu der des Reichs berechnet. Weichen die Gebührensätze in Bayern und Württemberg von denen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung ab, so wird die Gebühreneinnahme für die Berechnung entsprechend richtiggestellt. Als Gebühreneinnahme im Sinne dieser Vorschriften gelten die Postbeförderungs-, die Telegramm- und Fernsprechgebühren, die Zeitungsgebühren und die Einnahme aus dem Postscheckverkehre.

§ 4.

Der Reichskanzler kann mit Zustimmung des Bundesrats die Reichsabgaben ermäßigen oder aufheben[4]).

§ 5.

Der Zeitpunkt, mit dem das Gesetz in Kraft tritt, wird durch Kaiserliche Verordnung mit Zustimmung des Bundesrats festgesetzt.

---

[4]) Um die Erhebung der Reichsabgabe zweifelsfrei als Kriegsmaßnahme zu kennzeichnen, fügte der Reichstag hier noch den Satz an: »Die Aufhebung der Reichsabgaben hat aber spätestens nach Ablauf des zweiten Rechnungsjahrs nach Friedensschluß zu erfolgen, wenn es der Reichstag verlangt.« Im übrigen ist der Entwurf unverändert angenommen worden.

Die Aufführung der Reichsabgaben war danach in eine besondere Zusammenstellung verwiesen, die auszugsweise in der Anl. 1 wiedergegeben ist.

Bei der Auswahl der von der Reichsabgabe zu treffenden Gebühren usw. hatte man einmal auf die Ergiebigkeit und dann auf die Belastungsmöglichkeit zu rücksichtigen. In erster Linie mußte der Brief, der die überwiegende Masse der Postversendungsgegenstände darstellt (damals 47,18 v H aller Briefpostsendungen), herangezogen werden. Es ließ sich nicht umgehen, die einfachen Briefe im Fernverkehr um 50 v H zu verteuern, da ein Gebührenzuschlag von 2 oder 3 Pf. das Bedürfnis der Reichskasse nicht gedeckt hätte, und da es ferner bedenklich war, gerade bei diesem verbreitetesten Versendungsgegenstand die Zehnerrechnung zu verlassen. Für Briefe im Orts- und Nachbarortsverkehr wurde — entsprechend dem Verhältnis der Gebühr für diese Briefe zu der im Fernverkehr zu erhebenden — ein auf 2 Pf. abgerundeter Zuschlag und der gleiche Zuschlag für die zweitstärkste Gruppe von Postsendungen, die Postkarten (damals 27,09 v H aller Briefpostsendungen), vorgesehen. Von den Drucksachen sollte die erste Gewichtstufe mit einem Zuschlag von 1 Pf. belegt werden. Für Pakete auf Entfernungen über 75 km wurde beim Gewicht bis 5 kg ein Zuschlag von 10 Pf. und über 5 kg ein solcher von 20 Pf., für Wertbriefe ein Zuschlag von 10 Pf. vorgeschlagen. Im Nahverkehr waren die Sätze um die Hälfte geringer. Postauftragsbriefe wurden dem Zuschlag für Briefe im Fernverkehr entsprechend belastet. Bei der Bemessung der Zuschläge für Postanweisungen hielt man sich, von einer Ausnahme abgesehen, an die Sätze, die in dem von der Reichsregierung gleichzeitig vorgelegten Entwurf eines Quittungssteuerstempelgesetzes vorgesehen waren. Von der Quittungssteuer hatte man nämlich den Postanweisungs- und Postscheckverkehr wegen der der Erhebung entgegenstehenden außerordentlichen technischen Schwierigkeiten ausgenommen. Den Postscheckverkehr belastete man dagegen bewußt geringer, als dies bei anderen Zahlungsleistungen durch den Quittungsstempel geschehen sollte. Für Rohrpostbriefe und Rohrpostkarten wurde ein gleichmäßiger Zuschlag von 5 Pf. in Aussicht genommen. Für Telegramme sah der Entwurf, was nur der Vollständigkeit halber erwähnt sei, feste Zuschläge von 15 Pf. im Stadtverkehr und von 25 Pf. im sonstigen Verkehr, im Fernsprechverkehr für die bedeutendsten Gebührengruppen Zuschläge von 20 v H vor.

Der Reichstag überwies den Entwurf in der ersten Lesung einem Ausschuß von 28 Mitgliedern zur Beratung. Es war begreiflich, daß man über das Maß, das die einzelnen Gebührengruppen an Zuschlägen zu vertragen vermöchten, verschiedener Ansicht sein konnte. Der Ausschuß nahm denn auch in der Zusammenstellung recht einschneidende Änderungen vor. Vor allem hielt man es für angezeigt, die Drucksachen, Postanweisungen und den Postscheckverkehr ganz von der Reichsabgabe freizulassen. Bei den einfachen Ortsbriefen und den Postkarten erhöhte man demgegenüber den Zuschlag ungeachtet der Bedenken wegen der Bruchpfennigrechnung auf $2^1/_2$ Pf., um für den Ausfall, der durch Freilassung der vorbezeichneten Sendungen eintrat, Ersatz zu bieten und die Erhöhung nach dem Hundertsatz bei diesen Sendungen und den Briefen gleichmäßig zu gestalten. Um den Zeitungsverkehr möglichst wenig zu erschweren, beschloß man ferner, gewöhnliche Pakete, die nur Zeitungen oder Zeitschriften enthielten, von der Abgabe freizulassen, sofern die Zeitungen oder Zeitschriften vom Verleger an andere Zeitungsverleger oder an Personen verschickt würden, die sich nicht gewerbsmäßig mit dem Vertrieb dieser Zeitungen oder Zeitschriften befaßten. Statt der festen Zuschläge für jedes Telegramm hielt man einen Zuschlag von 2 Pf. von jedem

Wort, mindestens 10 Pf. von jedem Telegramm, für zweckmäßiger und einträglicher. Dagegen wurde der Zuschlag von 20 v H für die großen Gebührengruppen im Fernsprechverkehr auf 10 v H ermäßigt. Da auch nach Vornahme dieser Änderungen das Ziel, durch Zuschläge zu gewissen Gruppen von Gebühren eine Steigerung des Ertrags aus dem Post-, Telegraphen- und Fernsprechverkehr herbeizuführen, annähernd in dem beabsichtigten Umfang erreicht war, stimmte die Regierung dem zu. Dagegen mußte sie sich aus staatsrechtlichen Gründen gegen mehrere zu § 1 des Entwurfs eingebrachte Anträge wenden, die darauf hinzielten, die Sendungen der Bundesfürsten usw. der Abgabepflicht zu unterwerfen. Der Bericht des Ausschusses wurde in Nr. 316 der Reichstagsdrucksachen niedergelegt.

Mit der so veränderten Zusammenstellung und dem Zusatz zum § 4 (s. Anm. 4) wurde der Entwurf vom Reichstag am 3. Juni 1916 in zweiter Lesung und am 5. Juni in dritter Lesung angenommen. Der Bundesrat erteilte seine Zustimmung am 8. Juni, und die Vollziehung durch den Kaiser erfolgte am 21. Juni. Als Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes wurde durch Kaiserliche Verordnung vom gleichen Tage der 1. August bestimmt. Verkündet wurde das Gesetz in Nr. 138 des Reichsgesetzbl (S. 577), seine Bekanntgabe an die Postanstalten geschah in Nr. 47 des Amtsblatts (S. 229). Die durch das Gesetz nötig gewordenen Änderungen der Postordnung und der Telegraphenordnung ergingen durch Bekanntmachungen vom 12. Juli 1916 (veröffentlicht im Amtsbl Nr. 53, S. 259ff und S. 263ff)[5].

Als Pauschbetrag, der nach § 3 des Gesetzes an das Reich abzuführen war, wurde mit den süddeutschen Postverwaltungen auf Grund des Ergebnisses von statistischen Ermittlungen der Anteilsatz von 14 v H der Einnahme aus den Postbeförderungs-, den Telegramm- und Fernsprechgebühren, den Zeitungsgebühren und aus dem Postscheckverkehr verabredet. Ein der Erhebung der Reichsabgabe zuzuschreibender Verkehrsrückgang ist auch nicht vorübergehend festzustellen gewesen. Der Staatssekretär des Reichs-Postamts äußerte sich dazu bei der Beratung des Posthaushalts für 1917 im Reichstag wie folgt: »...... Dabei ist die Wahrnehmung gemacht worden, daß die Verhältnisse sich in betreff der einzelnen Zweige, Post, Telegraphie und Fernsprecher, verschoben haben. Das Porto ist ungefähr 2 v H geringer geworden, die Telegrammeinnahmen haben um 1 v H und die Fernsprecheinnahmen um mehr als 5 v H zugenommen. Der Abfall beim Porto ist ganz natürlich, weil jetzt die meisten Sendungen Feldpostsendungen sind. Der Drucksachenverkehr ist sehr gering, weil jetzt Anzeigen usw. wenig verschickt werden. Ebenso ist die Steigerung bei den Einnahmen aus dem Telegraphen- und Fernsprechwesen leicht erklärlich. Durch die langsamere Briefbeförderung hat die Bevölkerung das Bedürfnis, sich mehr der Telegraphie zu bedienen. Die Telegramme sind länger geworden und werden vielfach als dringend abgeschickt. Ebenso werden Gespräche in größerer Zahl als dringende angemeldet. Das hat ein Ansteigen der Einnahmen zur Folge.« Das Bild wurde noch günstiger bei Gegenüberstellung der Einnahmen in den Kalenderjahren 1917 und 1916. Danach ergab sich auch bei den Postgebühren eine ganz wesentliche Zunahme, und zwar um 8,3 v H. Bei den Telegraphengebühren betrug sie 2,1, bei den Fernsprechgebühren 9,0 v H (bei Abführung einer Reichsabgabe von 14 v H der in Betracht kommenden Einnahmeposten). Einen erheb-

[5]) Lediglich der Vollständigkeit halber sei hier bemerkt, daß der Reichstag in der Folge aus sich heraus einen Abänderungsentwurf einbrachte, nach dem die Abgabe auf Telegramme erforderlichenfalls auf die dem Gesamtbetrag der Abgabe zunächstliegende durch fünf teilbare Zahl nach oben oder unten abgerundet wurde (Gesetz vom 18. Juni 1917, Reichsgesetzbl S. 551).

lichen Anteil an der Erhöhung der Postgebühren hatte dabei die Zunahme des Paketverkehrs durch den Lebensmittelversand, wobei sich namentlich auch das Verhältnis der Pakete im Gewicht über 5 kg zu den minder schweren zugunsten der ersten ganz beträchtlich verschob. Eine Erscheinung, die sich bei den statistischen Ermittlungen ergab, darf gegenüber nicht unerwähnt bleiben, d. i. die verhältnismäßig bedeutende Zunahme der Zahl der Geschäftspapiere. Diese Abwanderung von den durch die Reichsabgabe stark betroffenen Briefen zu den abgabefreien Geschäftspapieren war keineswegs verwunderlich, sie konnte aber, da sie sich in beschränkten Grenzen halten mußte, keinen überragenden Einfluß auf die Gestaltung der Posteinnahmen gewinnen. Immerhin legte diese Erfahrung den Gedanken nahe, bei einer abermaligen Gebührenerhöhung auch die von der Abgabe frei gelassenen Briefpostgegenstände dazu heranzuziehen.

Der Anlaß hierzu war bald gegeben. Das Anwachsen der Kriegsausgaben, zu deren Deckung alle Halbjahre eine Kriegsanleihe von 10 bis 12 Milliarden Mark aufgebracht wurde, die Aufwärtsbewegung der ordentlichen Ausgaben persönlicher und sachlicher Art auch bei den Zivilverwaltungen, die Steigerung der Ausgaben für die Bezüge der Beamten, Angestellten und Arbeiter sowie für die Betriebsmittel, welche die mit rasender Schnelligkeit zunehmende Geldentwertung zur Ursache hatte, das dauernde Anschwellen der Ausgaben für Kriegsversorgungsgebührnisse, die bei dem gewaltigen Umfang des mobilen Heereskörpers und der mörderischen Wirkung der modernen Kampfmittel einer schwindelnden Höhe zuklommen, sowie endlich die zu erwartenden außerordentlichen Kosten für die Demobilmachung, alle diese Anforderungen an die Reichskasse mußten, selbst wenn man mit einer nicht zu fernen und glücklichen Beendigung des Krieges rechnete, eine vorausschauende Finanzverwaltung dazu veranlassen, rechtzeitig in Erwägungen einzutreten, um alle Gebiete, auf denen eine Hebung der Einnahmen des Reichs möglich erschien, heranzuziehen. Dabei konnte man natürlich wiederum nicht an den Post- und Telegraphengebühren vorübergehen. Nunmehr — es war dies eingangs des Jahres 1917 — schien der Zeitpunkt für eine grundsätzliche Umgestaltung des Gebührenwesens bei der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung gekommen. Diese trat darüber in Besprechungen mit einer Anzahl Ober-Postdirektoren und mit Vertretern des Deutschen Handelstags, des Landwirtschaftsrats und des Handwerkskammertags ein. Da indessen das Ende des Krieges immer wieder in die Ferne rückte, während auf der anderen Seite der Geldbedarf des Reichs immer dringlicher wurde, konnte es auch dieses Mal nicht zu einer Tarifumgestaltung kommen. Angesichts der Zwangslage, in der man sich befand, sah man sich vielmehr zur Auflegung einer neuen Reichsabgabe genötigt.

Um dieser einen ausreichenden Ertrag zu sichern, mußte wieder in erster Linie auf die großen Gruppen der Versendungsgegenstände zurückgegriffen werden. Den Fernbriefen mutete man eine weitere Belastung nicht zu; dagegen sah man für Briefe im Orts- und Nachbarortsverkehr im Gewicht von 20 g eine Erhöhung der Reichsabgabe auf 5 Pf. und für solche über 20 g Gewicht eine Erhöhung auf 10 Pf. vor. Maßgebend war dafür die Erwägung, daß die Einheitsgebühr von 5 Pf. für einen Brief im Gewicht bis zu 250 g schon im Frieden nicht mehr annähernd den Selbstkosten entsprach, die infolge der fortschreitenden Erweiterung des Orts- und Nachbarortsbereichs immer mehr zunahmen und in den größeren Orten hinter den Aufwendungen für Fernbriefe kaum mehr zurückblieben. Ferner ließ sich die im Fernverkehr zwischen der Gebühr für Postkarten und der Briefbeförderungsgebühr durch die erste Reichsabgabe herbeigeführte große Spannung von 7½ Pf. nicht rechtfertigen, da bei beiden Gruppen die Arbeitsleistungen der Post fast die gleichen sind. Deshalb nahm man eine Erhöhung der Reichsabgabe für Fern-

postkarten auf 5 Pf. in Aussicht, ließ aber die Ortspostkarten von dieser Erhöhung frei. Für Pakete bis 5 kg wurde die Reichsabgabe bei Entfernungen bis 75 km auf 15 Pf. und bei weiteren Entfernungen auf 25 Pf., für Pakete über 5 kg auf das Doppelte dieser Sätze festgesetzt. Das war nötig, weil die Ausgaben für den während des Krieges immer umfangreicher gewordenen Paketverkehr in außerordentlichem Maße gewachsen waren und in den bestehenden Gebühren keine Deckung mehr fanden. Darüber hinaus mußten für die neue Reichsabgabe auch solche Gruppen von Postsendungen nutzbar gemacht werden, die das Gesetz vom 21. Juni 1916 davon freigelassen hatte. Für Geschäftspapiere, Warenproben und Mischsendungen — neue Bezeichnung für zusammengepackte Drucksachen, Geschäftspapiere und Warenproben — wurde eine einheitliche Abgabe von 5 Pf. vorgesehen. Für Drucksachen sollte das gleiche Geltung erhalten, jedoch mit der Einschränkung, daß für Drucksachen im Gewicht bis zu 100 g niedrigere Sätze — und zwar bis 50 g 2 Pf., über 50 g bis 100 g 2½ Pf. — erhoben wurden. Man nahm dabei an, daß das Opfer, das durch diese Besteuerung namentlich auch den darauf besonders angewiesenen Betrieben in Handel und Gewerbe zugemutet würde, bei der schwierigen Lage der Reichskasse nicht zu hoch erscheinen werde. Von den Warenproben ließ man die bis zu 100 g von der Abgabe frei, um den Bedürfnissen des Verkehrs, der zu einem großen Teil auf geringgewichtige Warenproben angewiesen ist, möglichst Rechnung zu tragen. Auch für Postanweisungen mußte man trotz der Bedenken, die der Reichstag gegen die schon im ersten Entwurf zum Reichsabgabengesetz 1916 beabsichtigte Belastung wegen der Verteuerung des Zahlungsverkehrs gehabt hatte, bei dem großen Geldbedarf des Reichs von neuem eine Reichsabgabe in Vorschlag bringen, die man auf 5 Pf. für Beträge bis 100 ℳ und auf 10 Pf. für alle höheren Beträge bemaß. Den Postscheckverkehr ließ man dagegen auch fernerhin abgabefrei, indem man von dieser Maßnahme in Verbindung mit der Verteuerung des Postanweisungsverkehrs erhoffte, daß ein weiterer großer Teil von Zahlungen im bargeldlosen Wege beglichen werden würde. Auch die Zeitungen wurden unter Berücksichtigung der schwierigen Lage, in der sich das Zeitungsgewerbe durch die Folgeerscheinungen des Krieges befand, von einer Belastung durch die Reichsabgabe ausgenommen. Im Telegrammverkehr hielt man eine Erhöhung des Wortzuschlags auf 3 Pf. und des Mindestzuschlags auf 15 Pf., im Fernsprechverkehr eine Erhöhung der Reichsabgabe, soweit sie schon erhoben wurde, auf 20 v H — wie schon im ersten Entwurf von 1916 vorgeschlagen war — für erträglich.

Da hinsichtlich der Erhebung der Reichsabgabe nichts Grundsätzliches geändert, vielmehr nur gewisse Sätze erhöht und neue Gruppen von Postsendungen einbezogen wurden, enthielt der am 13. April 1918 im Bundesrat beschlossene »Entwurf eines Gesetzes, betreffend Änderung des Gesetzes, betreffend eine mit den Post- und Telegraphengebühren zu erhebende außerordentliche Reichsabgabe, vom 21. Juni 1916 (Reichsgesetzbl S. 577)« nur die nachfolgenden drei Paragraphen:

§ 1.

Das Gesetz, betreffend usw. (s. oben), wird dahin geändert: Die dem Gesetze beigefügte Zusammenstellung der Reichsabgaben im Post- und Telegraphenverkehre wird durch die nachfolgende Zusammenstellung ersetzt.

§ 2.

Soweit in Reichsgesetzen oder in Landesgesetzen auf das angeführte Gesetz vom 21. Juni 1916 verwiesen ist, tritt an die Stelle der ihm beigefügten Zu-

sammenstellung der Reichsabgaben im Post- und Telegraphenverkehre die nachfolgende Zusammenstellung.

§ 3.

Das Gesetz tritt am 1. Oktober 1918 in Kraft.

Die sich auf Postsendungen beziehenden Festsetzungen sind in der Anl. 2 wiedergegeben.

Der Entwurf (Nr. 1462 der Drucksachen) wurde am 25. April 1918 vom Reichstag dem Haushaltsausschuß überwiesen und daselbst am 1. und 2. Mai in erster Lesung durchberaten. Es wurde beschlossen, einen neuen Paragraphen 2a einzuschalten, der folgenden Wortlaut haben sollte:

»Die Portofreiheit der Fürsten, der Gemahlinnen und Witwen wird aufgehoben, soweit sie nicht durch die Staatsverträge des Norddeutschen Bundes mit den Königreichen Bayern und Württemberg für den inneren Verkehr dieser Bundesstaaten zugesichert ist.«

Die Einschaltung dieses Paragraphen wurde gegen den nachdrücklichen Einspruch des Staatssekretärs Rüdlin zum Beschluß erhoben, ein denselben Gegenstand betreffender weitergehender Antrag Bernstein, Vogtherr (Nr. 631) dagegen abgelehnt. Der Staatssekretär wies vergeblich auf die staatsrechtlichen Bedenken, die gegen die Einschaltung bestünden, sowie auf die geringe finanzielle Wirkung hin, die sie im Gefolge habe. Erst in der zweiten Lesung gelang es ihm, diesen Beschluß durch die Zusicherung rückgängig zu machen, daß die Reichsregierung binnen ganz kurzer Zeit einen Gesetzentwurf vorlegen werde, der die genannten Portofreiheiten ganz erheblich einschränken wolle. In der ersten Lesung wurde außerdem ein Antrag zum Beschluß erhoben, der die Abgabenfreiheit, die dem Versand von Zeitungen und Zeitschriften in gewöhnlichen Paketen zugestanden war, nunmehr auch auf den Einzelversand als Drucksachen ausdehnte. In der zweiten Lesung wurde dann auch Abgabenfreiheit für die vervielfältigten Manuskripte von Korrespondenzen für Zeitungen beantragt. Der Unterstaatssekretär wandte sich mit finanziellen und betriebsdienstlichen Gründen ohne Erfolg gegen diese Befreiungen. Der Absatz c unter II der Zusammenstellungen, der nach der Regierungsvorlage dem gleichen Absatz im ersten Reichsabgabengesetz entsprach, wurde vielmehr dahin geändert, daß »gewöhnliche Pakete« durch »Drucksachen« ersetzt, die Abgabenfreiheit für den Zeitungsversand in einer Ziffer 1 ausgesprochen und eine Ziffer 2 hinzugefügt wurde, die die Abgabenfreiheit auch für Drucksachen vorsah, die nur politische, Handels- oder andere Nachrichten allgemeiner Bedeutung enthalten, wenn diese Nachrichten von Nachrichtenbüros an Zeitungen, Zeitschriften oder Zeitungsverleger verschickt wurden (s. Anl. 2).

In dieser Fassung (Nr. 1723 der Drucksachen) wurde das Gesetz vom Reichstag beschlossen. Der Bundesrat erteilte ihm am 19. Juli seine Zustimmung, und der Kaiser vollzog es unterm 26. Juli; die Verkündigung erfolgte in Nr. 102 des Reichsgesetzbl vom 31. Juli 1918 (S. 975). Die notwendigen Änderungen der Postordnung enthielt die Bekanntmachung vom 2. September 1918.

Der Verkehr mit dem Ausland konnte von den Reichsabgabengesetzen nur getroffen werden, soweit er nicht durch Verträge geregelt war, nach denen die Erhebung von Zuschlägen oder Gebühren neben den in den Verträgen festgesetzten Gebühren nicht zulässig war. Solche einschränkenden Bestimmungen waren enthalten im Artikel 12 Ziffer 3 des Weltpostvertrags vom 26. Mai 1906, Artikel 3 Ziffer 4 des Übereinkommens, betreffend den Postanweisungs-

dienst, vom 26. Mai 1906, Artikel 11 Ziffer 1 des Vertrags, betreffend den Austausch von Postpaketen, vom 26. Mai 1906, Artikel 5 Ziffer 1 des Übereinkommens, betreffend den Postauftragsdienst, vom 26. Mai 1906 und im Artikel 10 des Internationalen Telegraphenvertrags, abgeschlossen zu St. Petersburg am 10./22. Juli 1875.

Nach Lage der Verhältnisse kamen daher nur Österreich-Ungarn usw. und Luxemburg in Betracht. Im Verkehr nach diesen Ländern wurden die Sätze des Briefverkehrs und, soweit angängig, auch die Sätze des übrigen Verkehrs den innerdeutschen Sätzen angepaßt. Im Verkehr in der Richtung aus diesen Ländern nach Deutschland wurden die Sätze auch mehrfach beeinflußt durch Kriegszuschläge, die in jenen Ländern erhoben wurden. Für den Postverkehr Deutschlands mit Österreich nebst Liechtenstein, Ungarn und Bosnien-Herzegowina wurde mit diesen Ländern ein am 1. Oktober 1916 in Kraft getretenes neues Abkommen geschlossen, wodurch der Postvertrag zwischen Deutschland und der Österreichisch-Ungarischen Monarchie vom 7. Mai 1872 nebst den Zusatzübereinkommen und das Reglement für den Postverkehr zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn sowie die zugehörige Instruktion mit Ablauf des Monats September 1916 außer Kraft trat (Amtsbl Nr. 72 S. 359).

Sonstige Änderungen.

Von sonstigen, die Gebührenerhebung betreffenden Änderungen aus dem Kriegsabschnitt sind die folgenden zu erwähnen. Durch die neue Postordnung vom 28. Juli 1917 (Amtsbl Nr. 53 S. 287) wurde nachgegeben, daß, wenn *außergewöhnliche Zeitungsbeilagen* nur einem Teil der Postauflage beiliegen, die Gebühr nur für diesen Teil entrichtet wird. Durch Amtsbl Vf Nr. 59 von 1917 wurde ferner eine Erhöhung der *Verkaufspreise für verkäufliche Vordrucke* angeordnet und durch Amtsbl Vf Nr. 221 die Gebühr für die Abstemplung von Kartenbriefen, Postkarten usw. mit dem Freimarkenstempel neu festgesetzt.

III. Die Neuordnung der Postgebühren von 1919.

Hatte man bei der Verabschiedung des Reichsabgabengesetzes vom 21. Juni 1916, ja auch noch bei der Einbringung der Vorlage zum Abänderungsgesetz im April 1918 hoffen können, daß die Gebührenerhöhung nur eine vorübergehende sein und bei der Wiederkehr normaler Wirtschaftsverhältnisse verschwinden werde, so benahm der unglückliche Ausgang des Krieges mit seinen harten Waffenstillstands- und Friedensbedingungen jede Aussicht darauf. Die Finanzlage verschlechterte sich in riesigen Ausmaßen von Monat zu Monat, ja von Tag zu Tag. Die Wirtschaftslage der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung, wie sie sich eingangs des Rechnungsjahrs 1919 darstellte, schildert der Reichspostminister *Giesberts* in einem Aufsatz in der »Deutschen Allgemeinen Zeitung« vom 27. April 1919. Er weist darin darauf hin, daß in dem Zeitraum 1900 bis 1913 trotz erhöhter Ausgaben für Besoldungsaufbesserungen und trotz Tarifverbilligungen und Verkehrserleichterungen bei der Reichspostverwaltung steigende Überschüsse zu verzeichnen gewesen wären, die sich in der Regel auf 10 v H der Einnahmen belaufen hätten. Er bezeichnet diesen Überschuß als normal, da die Post in erster Linie dem Verkehrsinteresse und nicht als Einnahmequelle zu dienen hätte. Für 1918 habe sich dagegen ein Ausfall von 329 Millionen Mark = 37,69 v H der Einnahmen ergeben; das sei ein ungesunder, unhaltbarer Zustand. Als Kriegserscheinung könne man sich noch damit abfinden, aber es bestehe keine Aus-
AmtsblVf Nr. 221 die Gebühr für die Abstemplung von Kartenbriefen, Post-

Ursachen dafür gibt der Minister an: die Verteuerung der Materialien und Bauausführungen — das Zwei- bis Fünffache der Friedensaufwendungen —, die Einführung des Achtstundentags, die Verminderung der Arbeitsleistung, die Lohnerhöhungen infolge der Lebensmittelteuerung und die Folgeerscheinungen der an vielen Orten aufgetretenen Unruhen. Diese überaus ungünstige Wirtschaftslage zwang dazu, statt auf einen Abbau der Reichsabgaben, auf eine durchgreifende, allgemeine Gebührenerhöhung Bedacht zu nehmen. Jetzt, da es sich nicht mehr um Kriegsmaßnahmen handelte, war der Augenblick gekommen, das Postgebührenwesen einer grundsätzlichen Umgestaltung zu unterziehen. Dabei mußten die Reichsabgaben beseitigt und die gesamten Gebühreneinnahmen wieder dem Haushalt der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung zugeführt werden. Wenn man sich auch darüber klar war, daß die Überschüsse in einer Höhe, wie sie die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung in der Vorkriegszeit aufbrachte, sobald nicht wiederkehren würden, mußte dennoch angestrebt werden, daß sie nicht dauernd eine Zuschußverwaltung bleibe, wie sie es während des Krieges gewesen war.

Der Umgestaltung des Gebührenwesens vorweggenommen und unabhängig von den darüber gepflogenen Beratungen eingeleitet wurde eine Erhöhung der Bestell- und Einsammlungsgebühren und des Verkaufspreises der einfachen ungestempelten Vordrucke für Postkarten usw., weil die Aufwendungen der Postverwaltung hierfür so außerordentlich gestiegen waren, daß sie durch die Einnahme aus den bisherigen Gebühren nicht mehr annähernd gedeckt wurden.

Durch Bekanntmachung vom 27. Mai 1919 (Amtsbl Nr. 50 S. 186) wurden die erst im Jahre 1917 erhöhten (s. o. Kriegsabschnitt) Verkaufspreise für einfache ungestempelte Vordrucke zu Postkarten usw.

von 5 Pf. für je 5 Stück auf 15 Pf. für je 10 Stück und für
Doppelvordrucke von 10 Pf. für je 5 Stück auf 25 Pf. für je 10 Stück,

die der Vordrucke zu Einlieferungsscheinen in Blöcken für gewöhnliche Pakete
von 20 Pf. für 100 Stück auf 40 Pf. für 100 Stück heraufgesetzt.

Eine ähnliche Erhöhung erfuhren die Verkaufspreise der im Postscheckverkehr gebräuchlichen Vordrucke durch die Bekanntmachung vom 26. Mai 1919, betreffend Änderung der Postscheckordnung (Amtsbl Nr. 50 S. 185).

Durch Bekanntmachung vom 3. Februar 1919 (Amtsbl Nr. 17 S. 51) wurde ferner die Bestellgebühr für gewöhnliche Pakete, Wert- und Einschreibpakete im Ortsbestellbezirk einheitlich festgesetzt und erhöht:

1. bei PA I. Klasse
   a) für Pakete bis 5 kg einschließlich .... von 10 Pf. auf 20 Pf.,
   b) für schwerere Pakete .... » 15 » » 30 » ;
2. bei den übrigen Postanstalten
   a) für Pakete bis 5 kg einschließlich .... » 5 » » 10 » ,
   b) für schwerere Pakete .... » 10 » » 15 » .

Die Erhebung einer höheren Gebühr für einzelne große Orte wurde als durch die Verhältnisse nicht mehr gerechtfertigt fallen gelassen.

Im Landbestellbezirk wurde die Bestellgebühr erhöht
für Pakete bis zum Gewicht von 2½ kg .... von 10 Pf. auf 15 Pf.,
» » von höherem Gewicht .... » 20 » » 30 » .

Die Änderung trat am 15. Februar 1919 in Kraft.

Durch Bekanntmachung vom 28. Juni 1919 wurde ferner eine Erhöhung der Eilbestell- und der Einsammlungsgebühren sowie des Zeitungsbestellgelds verfügt.

Die Eilbestellgebühren wurden erhöht:

A. Im Falle der Vorauszahlung durch den Absender

1. für Briefsendungen usw.

im Ortsbestellbezirk	von	25 Pf.	auf	50 Pf.,
» Landbestellbezirk	»	60 »	»	100 »,
bei Sendungen an Empfänger im Landbestellbezirk des Aufgabepostorts die Mindestgebühr	»	25 »	»	50 »;

2. für Pakete

im Ortsbestellbezirk	»	40 »	»	75 »,
» Landbestellbezirk	»	90 »	»	150 »

für jede Sendung.

B. Im Falle der Entrichtung des Botenlohns durch den Empfänger

die Mindestgebühr für Briefsendungen usw.	von	25 Pf.	auf	50 Pf.,
» » » Pakete	»	40 »	»	75 ».

Entsprechend wurden auch die Gebühren für gleichzeitige Abtragung mehrerer Sendungen erhöht.

Die Einsammlungsgebühren wurden erhöht:

für die von den Landbriefträgern eingesammelten portopflichtigen Einschreibbriefsendungen, Postanweisungen und Wertbriefe	von	5 Pf.	auf	10 Pf.,
Pakete bis 2½ kg	»	10 »	»	20 »,
schwereren Pakete	»	30 »	»	40 »,
für die von den Paketbestellern eingesammelten Pakete	»	10 »	»	30 ».

Die Erhöhung der Zeitungsbestellgelder gehörte eigentlich zu der Tarifumgestaltung und trat auch erst mit dieser in Kraft, mußte jedoch, damit das letztere möglich wurde, zeitiger wie diese veröffentlicht werden. Man beschränkte sich nicht auf eine Erhöhung, sondern verband damit zugleich eine wesentliche Vereinfachung des Aufbaus, der mit der Zeit allzu schwerfällig geworden war. Die neue Gebührenreglung sah als monatlich zu entrichtendes Bestellgeld vor:

5 Pf. für wöchentlich einmal und seltener abzutragende Zeitungen,
5 » » jede weitere wöchentliche Abtragung,
5 » » amtliche Verordnungsblätter.

Durch Vervielfältigung der wöchentlichen Abtragungen mit fünf war nunmehr ohne weiteres das monatliche Bestellgeld für die wöchentlich einmal und mehr abzutragenden Zeitungen und Zeitschriften festzustellen. Die Reglung der Zeitungsbestellgelder spiegelte in hervorstechender Weise die Grundsätze wieder, die die Postverwaltung bei der Neugestaltung des Gebührenwesens überhaupt verfolgt hat.

Ein guter Verkehrstarif muß einfach, übersichtlich und einheitlich im Aufbau sein; ferner muß er den Forderungen des Verkehrs Rechnung tragen, ohne ihnen jedoch weiter entgegenzukommen, als es die Rücksichten auf die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gestatten. Der alte Tarif war mit der Ver-

kehrsentwicklung nicht ganz mitgeschritten und ließ in manchen Punkten die leichte Handhabung vermissen. Ein mit mehr Gebührenstufen als unbedingt notwendig ausgestatteter Tarif wirkt nicht allein erschwerend auf den Verkehr und störend auf die Abwicklung des Betriebs ein, sondern erhöht auch die Ausgaben für die Gebührenerhebung. Auch das Verfahren der Gebührenerhebung selbst muß unter tunlichster Sicherung des Kasseninteresses möglichst einfach geregelt werden, damit sich die hierfür aufzuwendenden Kosten auf der erreichbar niedrigsten Stufe halten. Diesen Erwägungen folgend, wandten die maßgebenden Stellen der Reichspostverwaltung bei der Neugestaltung des Gebührentarifs, wie aus der Begründung zu dem Entwurf eines Gesetzes über die Postgebühren zu ersehen ist, ihr Augenmerk neben der Steigerung der Einnahmen auch einer größtmöglichen Verminderung der Ausgaben zu. Wir überlassen uns bei der Besprechung des neuen Tarifs der Einteilung und in den wesentlichen Punkten auch den Gedankengängen der vorerwähnten Begründung.

1. Verringerung der Ausgaben.

a. Die Verschmelzung von Porto und Bestellgeld bei Wertbriefen, Postanweisungen und Paketen.

Über die Unwirtschaftlichkeit der Trennung der für eine Sendung zu erhebenden Gebühr in Beförderungsgebühr und Bestellgebühr bestand unter den erfahrenen Betriebs- wie Verwaltungsbeamten wohl nur eine Stimme. Die Festsetzung und Zuschreibung, die an verschiedenen Orten stattfindende Einziehung und Verrechnung der Gebühren, die sich aus vielen Pfennigbeträgen zusammensetzten, die Nachprüfung der richtigen Erhebung erforderten nicht allein viel unnütze und zeitraubende Arbeit, sondern verlangsamten auch den Betrieb und verteuerten ihn daher in doppelter Weise. Durch die Verschmelzung von Beförderungsgebühren und Bestellgeld mußten sich die Betriebskosten daher wesentlich verringern.

b. Einführung des Freimachungszwangs für Pakete und Wertbriefe.

Schon in Friedenszeiten war die Behandlung der mit Porto belasteten Paketkarten im Betrieb der Postanstalten und Bahnposten von mannigfaltigen Unzuträglichkeiten — Verlangsamung des Betriebs, mangelnde Sicherstellung der Postgefälle usw. — begleitet. Das Anschwellen des Paketverkehrs in den letzten Kriegsjahren, im besonderen die Zunahme der Zahl der mit Vorliebe nichtfreigemachten über 5 kg schweren Pakete verschärften diese Zustände dergestalt, daß vielfach eine geordnete Übergabe und Zuschrift der Portobeträge nicht mehr zu ermöglichen war. Eine Erhöhung des Zuschlagportos würde kaum in fühlbarer Weise Abhilfe geschaffen haben, da der Betrag für den Empfänger bei der gewaltigen Preissteigerung für alle Waren, insbesondere aber für Lebensmittel, in den allermeisten Fällen gegenüber der Ausgabe für den Paketinhalt gar keine Rolle gespielt haben würde. Dazu war im Publikum der Glaube verbreitet, die mit Porto belasteten Sendungen würden sicherer befördert, weil die Post ein Interesse daran habe, das Porto zu bekommen. Man konnte sich darum mit halben Maßnahmen nicht begnügen. Die Einführung des Freimachungszwangs für Pakete und Wertbriefe mußte die Einnahmen der Postverwaltung in doppelter Weise günstig beeinflussen, einmal durch die infolge der Entlastung im Betrieb sich ergebenden Ersparnisse und dann durch Hintanhaltung von Schädigungen der Postkasse, wie sie bei der Behandlung der Portobeträge, die, aus kleinen Summen sich zusammensetzend, bei vielen Postämtern täglich Tausende von Mark ausmachten, trotz aller Überwachung unausbleiblich waren.

c. Vereinheitlichung der Bestimmungen über die Nachtaxierung nicht- oder unzureichend freigemachter Sendungen.

Beim Publikum hatte es wesentlich dazu beigetragen, den Zuschlag für nicht- oder ungenügend freigemachte Sendungen, das sogenannte Strafporto, unbeliebt zu machen, weil er bei den Fernbriefen ohne Rücksicht auf den fehlenden Betrag auf 10 Pf. bemessen war. Aus diesem Grunde und, um auch die für das Publikum wie für den Betrieb gleich wertvolle Einheitlichkeit zu erzielen, ging man dazu über, überall da, wo nach Einführung des Freimachungszwangs für Pakete und Wertbriefe infolge ungenügender Freimachung noch Fehlbeträge vorkommen, das Verfahren der Verdopplung des Fehlbetrags, unter Abrundung auf eine durch 5 teilbare Pfennigsumme nach oben, Platz greifen zu lassen.

d. Vereinfachung des Pakettarifs.

Schon seit vielen Jahren war in den Kreisen von Handel und Industrie, namentlich aber auch von zahlreichen Betriebsbeamten, das Verlangen nach einer Vereinfachung des Pakettarifs erhoben worden. Die maßgebenden Stellen waren sich deshalb schon lange klar darüber, daß der Pakettarif mit seinen 270 Portosätzen für die über 5 kg schweren Pakete (6 Entfernungszonen und 45 Gewichtstufen) hinter der Entwicklung des Paketverkehrs mit seinen gewaltigen Massenauflieferungen zurückgeblieben war, und nur dem Eintritt des Krieges war es zuzuschreiben, daß man nicht früher an eine Vereinfachung heranging. In dem neuen Tarif machte man ganze Arbeit und sah nur noch 2 Entfernungszonen und Gewichtstufen von je 5 kg vor. Die damit verbundene Beschleunigung in der Schalterabfertigung und Erleichterung der Nachprüfungen der richtigen Portoerhebung haben eine nicht unbedeutende Verbilligung des Betriebs zur Folge gehabt, während auf der anderen Seite die Vereinfachung des Tarifs auch dem Publikum die Freimachung der Pakete erleichtert.

e. Herabsetzung des Meistgewichts für Pakete von 50 kg auf 20 kg.

Je mehr die Bewältigung großer Paketmassen in kurzen Fristen auf eine möglichste Beschleunigung des Annahme- und Verladegeschäfts hindrängte, um so einleuchtender war die Notwendigkeit zutage getreten, die Höchstgewichtsgrenze für Postpakete wesentlich unter 50 kg herabzusetzen. Die schweren und meist auch umfangreichen Stücke verlangsamen in unverhältnismäßiger Weise Annahmegeschäft und Austausch bei den Bahnposten, sie beanspruchen ungewöhnlich viel Raum in den Packkammern und Beförderungsmitteln, sie stellen körperliche Anforderungen an die damit befaßten Postbediensteten, denen diese im Durchschnitt nicht voll gewachsen sind, und erhöhen dadurch die Gefahr von Betriebsunfällen, und sie steigern schließlich auch infolge ihrer Druckwirkung auf leichtere Pakete die Zahl der Ersatzfälle. Die Post ist überhaupt nach ihrer ganzen Betriebsgebarung nur für den Kleingüterverkehr da, während die Beförderung der schweren Sendungen der Eisenbahn vorbehalten bleiben muß, deren Hilfsmittel die Bewältigung eines solchen Verkehrs mühelos gestatten. Die Durchführung dieses Gedankens lag auch in volkswirtschaftlichem Interesse, weil dadurch ein Mittel gegeben war, den zwischen Post und Eisenbahn herrschenden Wettbewerb zu beseitigen und eine der besonderen Eigenart jeder Verkehrsverwaltung entsprechende Arbeitsteilung zu erzielen. Die Grenze, bei der sich der postmäßige Kleingüterverkehr und der eisenbahnmäßige Frachtgüterverkehr scheiden, glaubte man mit gutem Recht bei 20 kg suchen zu müssen, weil von da ab die leichte und schnelle Behandlung der Sendungen aufhört.

übrigens ist für die Beförderung mehr als 20 kg schwerer Sendungen durch die Post ein allgemeines Verkehrsbedürfnis auch nicht festzustellen gewesen, da ihre Zahl jährlich nur rund 283 000 Stück, das ist 0,117 v H aller portopflichtigen Päckereien, betragen hat. Postanstalten, die nicht an der Eisenbahn gelegen sind, waren an diesem Verkehr nur in geringem Grade beteiligt. Da zudem zwischen den Landpostorten und den Eisenbahnstationen Fahrgelegenheiten aller Art bestehen, die die Beförderung der schweren Sendungen zur Eisenbahn ermöglichen, erschien die Herabsetzung der Höchstgewichtsgrenze für Pakete auf 20 kg unbedenklich.

2. Steigerung der Einnahmen.

Vor Besprechung der Gebührenerhöhungen dürfte es angezeigt sein, einen Überblick darüber zu geben, auf welcher rechtlichen Grundlage die Gebührenfestsetzung im einzelnen ruht.

Gesetzlich festgelegt waren

durch Posttaxgesetz vom 28. Oktober 1871 und Abänderungsgesetze

- die Beförderungsgebühren für Briefe — mit Ausnahme der Ortsbriefe — (letztmalig durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20. Dezember 1899),
- die Beförderungsgebühren für Pakete (letztmalig durch § 1 des Gesetzes vom 17. Mai 1873),
- die Beförderungsgebühren für Sendungen mit Wertangabe (letztmalig durch § 2 des Gesetzes vom 17. Mai 1873),
- die Versicherungsgebühren (letztmalig durch § 2 des Gesetzes vom 17. Mai 1873),
- die Zeitungsgebühr (letztmalig durch Artikel 1, III des Gesetzes vom 20. Dezember 1899),
- die Scheckgebühren durch das Postscheckgesetz vom 26. März 1914.

Diese gesetzlichen Bestimmungen galten auch für den Verkehr zwischen dem Reichspostgebiet einerseits und Bayern und Württemberg anderseits sowie für den Verkehr zwischen diesen Ländern untereinander.

Die weitere Gebührenfestsetzung behielt § 50 des Gesetzes über das Postwesen des Deutschen Reichs vom 28. Oktober 1871 in Übereinstimmung mit §§ 48 und 52 der alten Reichsverfassung einem zu erlassenden Reglement, der Postordnung, vor, und zwar unterlag die a. a. O. unter 6 bezeichnete Gebührenfestsetzung der Beschlußfassung des Bundesrats. Es sind dies die Gebühren

für Postkarten, Drucksachen und Warenproben,
» Postanweisungen und Postkreditbriefe,
» außergewöhnliche Zeitungsbeilagen,
die Einschreibgebühren,
» Nachnahmegebühren,
» Zustellungsgebühren,
» Zeitungsüberweisungsgebühren und
» Laufzettelgebühren.

Sinngemäß sind dazu auch die Gebühren für solche Arten von Briefsendungen zu rechnen, die es bei Erlaß des Postgesetzes noch nicht gab, also

für Geschäftspapiere, Mischsendungen und Blindenschriftsendungen.

Die Beschlußfassung durch den Bundesrat war für solche Gebühren vorgeschrieben worden, weil die süddeutschen Postverwaltungen an ihrer Gestaltung ein wesentliches Interesse hatten.

Von den nicht dieser Beschränkung unterliegenden Gebühren sind im § 50 des Postgesetzes nur angeführt:

unter 7: die Bestellgebühren einschließlich der Eilbestellgebühren und
» 9: die Portostundungsgebühren.

Ferner sind der Festsetzung durch die Postordnung vorbehalten:

nach Artikel 1, I des Gesetzes vom 20. Dezember 1899: die Gebühren für Briefe im Orts- und Nachbarortsverkehr,

nach dem Gesetz vom 11. März 1901 die Gebühren für die Überlassung verschließbarer Abholungsfächer und

nach dem Gesetz vom 22. Mai 1910 die Gebühr für die Erteilung von Postscheinen über gewöhnliche Pakete.

Wenn die Gebührenfestsetzung für Ortsbriefe im Gegensatz zu den Briefen im Fernverkehr der Verordnung überlassen wurde, so geschah es, um die süddeutschen Postverwaltungen hinsichtlich der Gebührengestaltung nicht stärker, als es im Reichsinteresse unbedingt erforderlich war, zu binden.

Mit der Hervorhebung dieser Gebühren in den angeführten Gesetzen als solcher, deren Festsetzung im Verordnungswege zu geschehen habe, sollte aber zweifelsohne nicht gesagt sein, daß die Postordnung weitere Gebühren nicht regeln solle. Nach Art. 50 des Postgesetzes hat die Postordnung vielmehr die weiteren, d. h. die nicht im Gesetz festgelegten, bei Benutzung der Postanstalt zu beobachtenden Vorschriften zu treffen. Daher waren durch die Postordnung auch die folgenden Gebühren festgesetzt:

Gebühr für die Einlieferung nach Schalterschluß,
» » dringende Pakete,
» » Bahnhofsbriefe,
» » Rückscheine,
» » Zeitungsnachlieferungen,
» » Unbestellbarkeitsmeldungen,
» » Postlagerkarten,
» » Postausweiskarten,
» » Beförderung verschlossener Taschen,
Einsammlungsgebühr,

sowie die Verkaufspreise für ungestempelte Vordrucke.

Endlich wurden festgesetzt durch die Ausführungsbestimmungen zur Postordnung

die Gebühren für Zeitungs-Bahnhofsbriefe,

die Umtauschgebühr für verdorbene gestempelte Vordrucke,

die Gebühr für den Austausch kleiner Pakete in verschlossenen Taschen,

die Gebühr für die Abstemplung von Kartenbriefen usw. mit dem Freimarkenstempel,

ferner durch die Ausführungsbestimmungen zur Postzollordnung

die Verzollungsgebühr und die Gebühren für Zollgebührenzettel.

In die Reichsabgabengesetze waren, wie es ihrer Eigenschaft als Reichsabgabe entsprach, auch die Zuschläge zu solchen Gebühren aufgenommen worden, die nicht gesetzlich, sondern durch Verordnung festgelegt waren. Die Begründung zu den Gesetzen enthielt jedoch den Vorbehalt, daß die Vorschriften dar-

über, inwieweit Post- und Telegraphengebühren durch Verordnung festgesetzt werden können, durch die Einführung der Reichsabgabe nicht berührt würden.

Aus Zweckmäßigkeitsgründen entschloß man sich dazu, die Unterscheidung zwischen gesetzlichen Gebühren und Verordnungsgebühren für die neue Reglung des Gebührenwesens beizubehalten, wobei der Verordnungsweg sich nunmehr nach Artikel 88 der neuen Reichsverfassung richten muß. In die nachfolgende Besprechung des neuen Tarifs sollen jedoch, wie es auch in der Begründung zum Gesetz geschehen ist, die Verordnungsgebühren einbezogen werden, um den gesamten Überblick nicht zu stören.

a. Briefgebühren.

Weiter oben ist schon auf die überragende Stellung hingewiesen worden, die dem Brief in dem Nachrichtenverkehr zukommt. Daher bilden auch die Einnahmen aus dem Briefverkehr recht eigentlich das Rückgrat der Finanzwirtschaft der Post. Wollte man eine genugsam ergiebige Einnahmesteigerung erzielen, so mußte man sich darum in erster Linie wieder dem Briefe zuwenden. Die Erhöhung der Briefgebühr im Orts- und Nachbarortsverkehr wie im Fernverkehr konnte nicht niedriger als auf 5 Pf. bemessen werden, weil sich sonst nicht der gewünschte Einnahmezuwachs ergeben konnte. Nicht durch 5 teilbare Gebühren bedeuten zudem eine Erschwernis für den Postbetrieb und eine Belästigung für das Publikum, Nachteile, die der Mangel an Kupfergeld noch verschärfen mußte. Über eine Erhöhung um 5 Pf. ohne unabweisbar zwingende Notwendigkeit hinauszugehen, verbot aber die Rücksicht auf den nötigen Wiederaufbau unseres Wirtschaftslebens. Ein Gebührensatz von 15 Pf. (bis 20 g) bzw. 20 Pf. (über 20 bis 250 g) für den Ortsbrief und von 20 Pf. bzw. 30 Pf. für den Fernbrief konnte dagegen angesichts der eingetretenen starken Geldentwertung und der durchschnittlichen Einkommenserhöhung der Bevölkerung nicht für zu hoch erachtet werden.

Nicht so leicht vermochte man sich der Bedenken zu entschlagen, die gegen eine abermalige Erhöhung der Gebühr für Postkarten sprachen. Die Heraufsetzung der Gebühr für die Ortspostkarte von $7^1/_2$ auf 10 Pf. mochte noch als erträglich gelten können. Dagegen war gegen die Erhöhung der Fernpostkartengebühr auf 15 Pf. Widerstand zu erwarten. Denn es läßt sich nicht verkennen, daß von der Verteuerung dieses beliebten Nachrichtenmittels in vorderster Linie die Minderbemittelten, besonders die kleinen Gewerbetreibenden, dann aber auch die an der Ansichtskartenindustrie beteiligten Kreise empfindlich getroffen werden. Diese gewiß nicht leicht zu nehmenden Bedenken mußte indes die Erwägung zum Schweigen bringen, daß ein Verzicht auf die Erhöhung der Gebühr für Fernpostkarten nicht allein einen Verlust von nahezu 50 Millionen Mark für die Reichskasse bedeuten würde, sondern unausbleiblich eine starke Abwanderung vom Briefe zur Postkarte zeitigen mußte, die ihrerseits das erwartete Erträgnis aus dem Briefverkehr in fühlbarer Weise schmälern würde.

In einem ähnlichen Verhältnis wie die Gebühren für Briefe und Postkarten mußten auch die Gebühren für die übrigen Briefsendungen heraufgesetzt werden, und zwar geschah es für

Drucksachen von	50 bis 100 g	....	von	$7^1/_2$	auf	10 Pf.,
»	» 100 » 250 g	....	»	15	»	20 »
»	» 250 » 500 g	....	»	25	»	30 »
»	» 500 g » 1 kg	....	»	35	»	40 »
Geschäftspapiere	bis 250 g	....	»	15	»	20 »
	über 250 » 500 g	....	»	25	»	30 »
	» 500 g » 1 kg	....	»	35	»	40 »

Warenproben	bis 250 g	von	15	auf	20	Pf.
	über 250 » 500 g	»	25	»	30	»
Mischsendungen	» 250 g	»	15	»	20	»
	über 250 » 500 g	»	25	»	30	»
	» 500 g » 1 kg	»	35	»	40	»
Postauftragsbriefe		»	35	»	75	»
Rohrpostbriefe		»	35	»	60	»
Rohrpostkarten		»	30	»	50	»,
ferner für Postanweisungen (einschließlich Bestellgeld)						
	bis 5 *M*	»	15	»	20	»
	über 5 » 100 »	»	35	»	40	»
	» 100 » 250 » neue Stufen			»	60	»
	» 250 » 500 » neue Stufen			»	80	»
	» 500 » 1000 » neue Stufen			»	100	».

Die Gebühr für Drucksachen bis 50 g Gewicht blieb danach unverändert, um dem Publikum die Versendung dieser Werbemittel nicht zu verteuern und dadurch die Wiederanbahnung von Geschäftsbeziehungen zu erleichtern. Die erst im Zusammenhang mit dem zweiten Reichsabgabengesetz eingeführte Vorgewichtstufe bis 100 g für Warenproben ließ man der für Post und Publikum gleich wertvollen Einheitlichkeit des Tarifs halber wieder fallen, zumal damit auch eine Steigerung der Einnahmen verknüpft war. Neu aufgebaut wurde das Stufensystem für Postanweisungen unter gleichzeitiger, der Geldentwertung Rechnung tragender Heraufsetzung des Höchstbetrags auf 1 000 *M*. Die Gebühren für Blindenschriftsendungen wurden wie bisher den Drucksachensätzen angepaßt unter Beibehaltung der bisherigen Abstufungen (bis 50 g, über 50 bis 100 g, über 100 g bis 1 kg, über 1 kg bis 2 kg und über 2 kg bis 3 kg). Über die Entwicklung der Gebühren für Briefsendungen in den Jahren 1916 bis 1919 ist eine vergleichende Übersicht in der Anl. 3 enthalten.

b. Paketgebühren.

Bei der Staffelung des Pakettarifs mußte das Bestreben dahin gehen, die Gebühren für das 5-kg-Paket so niedrig zu halten, wie es eine gewissenhafte Ertragsberechnung erlaubte, die höheren, insonderheit die höchsten Stufen, aber verhältnismäßig stärker zu belasten, um dem Publikum einen Anreiz zu geben, größere Warenmengen möglichst in 5-kg-Pakete zu zerlegen. Die Gründe, die oben für die Herabsetzung des Meistgewichts für Pakete von 50 kg auf 20 kg angeführt worden sind, sprechen im allgemeinen in gleichem Grade für eine möglichste Beschränkung der Zahl der schwereren Pakete überhaupt. Zu erwägen war dabei auch, daß die Reichspost für die über 10 kg schweren Pakete an die Eisenbahn eine mit jedem Kilometer wachsende beträchtliche Frachtvergütung zu zahlen hat, und daß ferner eine Unterbietung des Eil- und Expreßguttarifs der Eisenbahn soweit als möglich vermieden werden mußte.

Für das 5-kg-Paket hielt man eine Gebühr von 75 Pf. in der Nahzone und von 1 *M* 25 Pf. in der Fernzone für angemessen. Hierzu führte folgende Berechnung:

	in der Nahzone	in der Fernzone
1. bisherige Gebühr (einschließlich Reichsabgabe)	40 Pf.	75 Pf.
2. wegfallendes Bestellgeld im Durchschnitt	25 »	25 »
Dazu 3. eine neue mäßige Erhöhung von	10 »	25 »
zusammen	75 Pf.	125 Pf.

Für die zweite Gewichtstufe konnte eine Verdopplung der Gebühr als ausreichend gelten, für die dritte und vierte eine Verdreifachung und Vervierfachung dagegen aus den oben angegebenen Gründen nicht.

Man setzte die Gebühren danach, wie folgt, fest:

für Pakete im Gewicht	in der Nahzone	in der Fernzone
über 5 kg bis 10 kg	1 ℳ 50 Pf.	2 ℳ 50 Pf.
» 10 » » 15 »	3 »	5 »
» 15 » » 20 »	4 »	6 ».

Mochte dieser im Vergleich zu dem vielgestaffelten alten überraschend einfache Tarif auch manche Härte in sich schließen, so suchte er sich mit möglichster Vollkommenheit der Eigenart des Postbetriebs wie den Bedürfnissen des Verkehrs anzupassen und versprach gleichzeitig, die stark gestiegenen Selbstkosten des Paketbeförderungsbetriebs auszugleichen.

c. Gebühren für Wertsendungen

Bei den Wertbriefen ist die unterschiedliche Bemessung der Gebühr nach Nah- und Fernzone weggefallen. Hier wie bei den Wertpaketen hat ferner eine einschneidende Neuerung insofern Platz gegriffen, als neben der Versicherungsgebühr auch noch, wie im zwischenstaatlichen Verkehr, die Einschreibgebühr erhoben wird. Es kommt danach zur Erhebung

für ein Wertpaket:	für einen Wertbrief:
1. die Paketgebühr,	1. die Gebühr für einen gew. Brief,
2. die Einschreibgebühr,	2. die Einschreibgebühr,
3. die Versicherungsgebühr.	3. die Versicherungsgebühr.

Die dem Gesetzentwurf begegebene Begründung läßt sich über die Erwägungen, die zu dieser Festsetzung geführt haben, wie folgt aus:

»Wie sich aus der Übereinstimmung des Portos für Wert- und gewöhnliche Pakete, zu dem bei Wertpaketen noch die Versicherungsgebühr hinzutritt, ergibt, soll diese Versicherungsgebühr nicht allein dazu dienen, die durch Verlust oder Beschädigung eintretenden Kosten zu decken, sondern sie soll auch die Ausgaben decken, die der Post durch die besonderen Maßnahmen für die Sicherheit der Wertsendungen erwachsen. Das Entgelt für diese letzteren Aufwendungen, die im großen und ganzen für jede Wertsendung ohne Unterschied des Wertes gleich oder beinahe gleich sind, ist nun aber seinem Wesen nach keine Versicherungsgebühr, sondern eine Gebühr für die besonders gesicherte Beförderung der Sendungen; als Beförderungsgebühr darf sie aber nicht mit der Versicherungsgebühr verschmolzen werden, sondern muß zum Porto zugeschlagen werden und muß für jede Wertsendung ohne Rücksicht auf den Wertbetrag in gleicher Höhe erhoben werden. Es empfiehlt sich daher, den Tarif in Übereinstimmung mit dem internationalen Tarif derart zu gestalten, daß für jede Sendung neben dem gewöhnlichen Porto die Einschreibgebühr als Entgelt für die sorgsame Behandlung erhoben wird. In dieser Einschreibgebühr soll bei Wertbriefen das wegfallende Bestellgeld enthalten sein. Als Versicherungsgebühr bleibt dann die reine Risikoprämie übrig, die nunmehr lediglich entsprechend der Schadensgefahr angesetzt zu werden braucht.«

(Wegen der Höhe der Versicherungsgebühr s. unten — Reichstagsberatungen —).

d. Zeitungsgebühren.

Schon in Friedenszeiten reichte die Zeitungsgebühr nicht mehr aus, die Selbstkosten der Postverwaltung zu decken, und man berechnete damals bereits

einen Fehlbetrag in diesem Betriebszweig von jährlich zwei Millionen Mark. Durch die außerordentliche Steigerung der Aufwendungen hatte sich während des Krieges die Unwirtschaftlichkeit noch wesentlich verschärft. Beispielsweise wurde die Einnahme für die Nummer einer größeren Tageszeitung im Mittel auf ungefähr ½ Pf., die Ausgabe auf mindestens ¾ Pf. berechnet, und die jährliche Gesamteinbuße, die die Reichspostverwaltung zuletzt beim Zeitungsvertrieb erlitt, wurde auf etwa 5 Millionen Mark beziffert. Das überaus große Entgegenkommen, das der Presse die Anerkennung ihrer Bedeutung für die Kulturgüter des Volkes und zuletzt die Rücksichtnahme auf ihre schwierige Wirtschaftslage hatte erzeigen lassen, mußte nunmehr der harten Notwendigkeit weichen. Es galt, auch die Zeitungsgebühr so zu steigern, daß sich Einnahmen und Ausgaben annähernd zu decken versprachen. Dies glaubte man zu erzielen durch Erhöhung

der Monatsgebühr von .... 2 auf 5 Pf. und
der Wochenausgabegebühr von .... 15 » 20 »

bei unverändertem Weiterbestehen der Vorschriften über das Freigewicht.

e. Gebühren von untergeordneter Bedeutung.

Bei der Erhöhung der großen Gebührengruppen konnte man folgerichtig nicht stehenbleiben, auch die Gebühren von untergeordneter Bedeutung mußten vielmehr dem gesunkenen Geldwert und den gesteigerten Selbstkosten entsprechend heraufgesetzt werden. Das war um so nötiger, als sich eine Reihe von Gebühren noch auf dem Stande gehalten hatte, der zu den Zeiten der preußischen Post für angemessen erachtet worden war.

Für den Forschenden dürfte es von Wert sein, wenn bei diesem Anlaß in kurzen Strichen auch die Entwicklung der bedeutenderen dieser Gebührenarten gezeichnet wird. Dabei wird die Reihenfolge beobachtet werden, in der die Gebühren in der Postordnung usw. aufgeführt sind:

Gebühr für außergewöhnliche Zeitungsbeilagen (PO § 8) erhöht auf .... 1 Pf. für je 25 g.

Ursprünglich auf ¼ Pf. für jedes Beilagestück festgesetzt. Zweimalige Erhöhung (1. Januar 1901 und 1. Juli 1906) (s. o. I. Abschnitt).

Einschreibgebühr (PO § 13) erhöht von ...... 20 Pf. auf 30 Pf.
Die Gebühr bestand in der bisherigen Höhe seit dem Jahre 1824.

Gebühr für Erhebung des Postprotestes (PO § 18) erhöht für Wechsel bis 500 *M* von .... 1 *M* auf 1,50 *M*, also Einheitsgebühr.

Die Gebühr war im Jahre 1908 (s. o. I. Abschnitt) im Einvernehmen mit dem Reichsjustizamt und dem Preußischen Justizministerium festgesetzt worden. Leitend war der Gedanke, daß die Gebühren hinter den für die Protesterhebung durch die Gerichtsvollzieher festgesetzten zurückbleiben sollten. Dies hatte auch nach Einführung der neuen Gebühr (Einheitsgebühr) in dem bisherigen Umfang statt, da auch die Gebühren der Gerichtsvollzieher entsprechend erhöht worden waren.

Gebühr für das Vorzeigen von Nachnahmesendungen (PO § 19) erhöht von .... 10 Pf. auf 25 Pf.

Die Gebühr bestand in der alten Höhe seit dem Jahre 1890 und war der Vorzeigegebühr für die bis dahin bestehenden Bücherpostaufträge nachgebildet worden.

Gebühr für Postkreditbriefe (PO § 21)
für die Ausfertigung erhöht von .... 50 Pf. auf 1 M,
» Rückzahlungen Grundgebühr erhöht von .... 5 Pf. » 10 Pf.,
Steigerungsgebühr erhöht von .... 5 » » 10 ».
Die Gebühr besteht seit dem Jahre 1914 (s. o. I. Abschnitt).

Gebühr für Bahnhofsbriefe (PO § 23)
für den Kalendermonat erhöht von .... 12 M auf 15 M,
» die Woche oder einen Teil der Woche erhöht von 4 » » 5 ».
Die Gebühr für den Kalendermonat bestand in der angegebenen Höhe seit dem Jahre 1874, die Wochengebühr wurde im Jahre 1900 (s. o. I. Abschnitt) eingeführt.

Gebühr für Zeitungs-Bahnhofsbriefe (PO § 23, AB)
erhöht von .... 10 Pf. auf 15 Pf. für Stück und Monat,
Mindestgebühr erhöht von .... 1 M auf 1,50 M,
Höchstgebühr von .... 12 M » 15,00 M.
Die Gebühren sind im Jahre 1907 (s. o. I. Abschnitt) eingeführt worden.

Gebühr für dringende Pakete (PO § 24) erhöht von .. 1 M auf 2 M.
Die Gebühr bestand in seitheriger Höhe seit 1880.

Zustellungsgebühr (PO § 25) erhöht von ..... 20 Pf. auf 40 Pf.
Die Gebühr ist im Jahre 1879 eingeführt worden und lehnte sich in der Bemessung an die Gebühr für die von Privatpersonen ausgehenden Sendungen mit Behändigungsscheinen an, die seit dem Jahre 1871 bestand. Für die von Staats- und Gemeindebehörden oder von einem Notar ausgehenden Schreiben war die letztere Gebühr etwas niedriger bemessen (Insinuationsgebühr = 1 Sgr.).

Rückscheingebühr (PO § 26) erhöht von .... 20 Pf. auf 40 Pf.
Die Gebühr bestand in der alten Höhe für Pakete seit 1856, für Briefe seit 1867.

Einlieferungsgebühr für außerhalb der Postschalterstunden eingelieferte Einschreibsendungen und Pakete (PO § 30) erhöht von .... 20 Pf. auf 40 Pf.
Die Gebühr bestand in der bisherigen Höhe seit 1879.

Gebühr für Postausweiskarten (PO § 41) erhöht von 50 Pf. auf 1 M.
Die Gebühr besteht seit dem Jahre 1908 (s. o. I. Abschnitt).

Gebühr für Postlagerkarten (PO § 41) erhöht von .. 25 Pf. auf 1 M.
Die Gebühr besteht seit dem Jahre 1910 (s. o. I. Abschnitt).

Gebühr für Überlassung verschließbarer Abholungsfächer (PO § 42) erhöht von .... 12 und 18 M auf 16 und 24 M.
Die Gebühren bestanden in bisheriger Höhe seit 1901, die Herstellungs- und Unterhaltungskosten waren aber seitdem ganz erheblich gestiegen.

Gebühr für Zeitungsüberweisungen nach auswärts (PO § 44) erhöht von .... 50 Pf. auf 1 M.
Die Gebühr von 50 Pf. bestand seit dem Jahre 1850. Zu seiner Zeit war sie von 10 Sgr. auf die Hälfte ermäßigt worden.

Gebühr für Unbestellbarkeitsmeldungen (PO § 45) erhöht von 20 Pf. auf 50 Pf.
Die Gebühr besteht seit 1. Juni 1882. Sie begriff bislang nur die Beförderungsgebühren für den Hin- und Rückweg in sich. Darüber hinaus wurde nunmehr auch die Mühewaltung der Post berücksichtigt.

Gebühr für Erlaß eines Laufschreibens (PO § 47) erhöht von 20 Pf. auf 40 Pf.

Das »Laufzettelporto« ist 1863 eingeführt worden, um zu verhüten, daß die Absender »unnötigerweise oder in ihrem Interesse Weiterungen verursachen«. Es wurde der Betrag für einen einfachen gewöhnlichen Brief auf die entsprechende Entfernung erhoben (nach den drei Entfernungssätzen 1 Sgr., 2 Sgr., 3 Sgr.). Bei Einführung des Einheitsportos ist die Gebühr auf 20 Pf. festgesetzt worden. Der künftigen Gebühr für einen einfachen Brief entsprechend war die Laufzettelgebühr nunmehr auf 40 Pf. festzusetzen.

Gebühr für Bestellschreiben wegen Nachlieferung von Zeitungen (PO § 48) erhöht von .... 10 Pf. auf 25 Pf.

Die Gebühr war bisher der Briefbeförderungsgebühr entsprechend festgesetzt und mußte sonach auf 20 Pf. erhöht werden. Es rechtfertigte sich jedoch, für die Mühewaltung der Post einen mäßigen Zuschlag zu erheben.

Gebühren für die Abstemplung von Kartenbriefen usw. mit Freimarkenstempel (PO § 49, AB).

Die Gebühr ist den steigenden Selbstkosten entsprechend in den letzten Jahren mehrfach heraufgesetzt worden. Nunmehr wurde sie erhöht

bei 10 000 Stück oder weniger derselben Wertgattung von 3 ℳ 75 Pf. auf 6 ℳ 75 Pf. für jedes Tausend,

bei mehr als 10 000 Stück derselben Gattung von 37 ℳ 50 Pf. auf 67 ℳ 50 Pf. für die ersten 10 000 Stück

und von 2 ℳ 50 Pf. auf 4 ℳ 50 Pf. für jedes weitere Tausend.

Gebühr für den Umtausch amtlich gestempelter Vordrucke (PO § 49, AB) erhöht von .... 1 Pf. auf 2 Pf.

Die Gebühr soll dem Herstellungspreis entsprechen und war demgemäß zu erhöhen.

Gebühr für Stundung (PO § 50) erhöht von 5 oder 50 Pf. auf 10 Pf. oder 1 ℳ.

Die Gebühr bestand in der bisherigen Höhe seit 1874 und vor dem Jahre 1863. In der Zwischenzeit war sie geringer.

Gebühr für Beförderung verschlossener Taschen (auch solcher für den Austausch kleiner Pakete) (PO § 50) erhöht von 50 Pf. (1 ℳ) auf 3 ℳ monatlich.

Die Einrichtung besteht seit 1872. Eine kräftige Erhöhung war angebracht, da die Einrichtung der Post verhältnismäßig viel Mühe verursacht, ein postdienstliches Interesse für weitere Verbreitung aber nicht vorliegt.

Verkaufspreis der ungestempelten Doppelvordrucke (PO § 18, 19, 20) für je 10 Stück erhöht von .... 25 Pf. auf 30 Pf.

Damit waren die Preise für Doppelvordrucke in Übereinstimmung gebracht mit denen für einfache Vordrucke (1½ Pf. für den Einzelvordruck).

Gebühr für Verzollung (ADA III, 1 § 30) erhöht von 20 Pf. auf 30 Pf.
Bei Zollpaketen im Gewicht über 5 kg ist außer der Verzollungsgebühr eine Gebühr von 30 Pf. zu erheben.

Gebühr für Zollgebührenzettel (ADA III, 1 § 30a) erhöht von 20 Pf. auf 30 Pf.

Während es sich hierbei nur um die Erhöhung bestehender Gebühren handelte, mußte der überaus große Geldbedarf des Reichs die Postverwaltung aber auch veranlassen, jegliche Mühewaltungen, die bisher kostenlos übernommen waren, zu Einnahmequellen zu gestalten, auch wenn sie nur dürftig zu fließen versprachen. Man entschloß sich daher dazu, die nachstehenden Gebühren neu einzuführen:

Ausfertigungsgebühr für das Überweisungstelegramm bei telegraphischen Postanweisungen (PO § 20b) .... 25 Pf.,

Gebühr für Rücksendung der Zustellungsurkunden im Ortsverkehr (PO § 25) .... 15 »

Ausfertigungsgebühr für Schreiben und Telegramme wegen Zurückziehung und Aufschriftänderung von Postsendungen (PO § 33) .... 25 »

Behandlungsgebühr für Postvollmachten (PO § 39) .... 1 ℳ,

Behandlungsgebühr für Abholungserklärungen (PO § 42) .... 1 »

Fachgebühr für Abholer (PO § 42) jährlich .... 6 »

Ausgabegebühr für Abholer von Zeitungen (PO § 42), die Hälfte des Zeitungsbestellgelds,

Zeitungsüberweisungsgebühr am Orte (PO § 44) .... 50 Pf.,

Gebühr für umfangreiche Nachforschungen (PO § 47) in Höhe der Selbstkosten,

Ausfertigungsgebühr für das Ausstellen von Doppeln zu Einlieferungsscheinen und Postanweisungen (PO § 47) .... 25 »

Gebühr für Umtausch verdorbener Freimarken (PO § 49, AB) .... 2 ».

Der Entwurf eines »Gesetzes über Postgebühren«, der die der gesetzlichen Reglung unterliegenden Vorschriften über die Gebührenneugestaltung enthielt, ging nach Zustimmung des Bundesrats unterm 8. August 1919 der verfassunggebenden Nationalversammlung in Weimar zu. Er baut, soweit möglich, auf dem alten Posttargesetz vom 28. Oktober 1871 mit seinen Änderungsgesetzen vom 17. Mai 1873 und vom 20. Dezember 1899 auf. Die §§ 1 bis 3 behandeln je die Fernbriefgebühr, die Paketgebühr und die Gebühr für Wertsendungen entsprechend den gleichen Paragraphen des alten Gesetzes (§ 1 geändert durch Artikel 1, I des Ges. vom 20. Dezember 1899, §§ 2 und 3 geändert durch §§ 1 und 2 des Ges. vom 17. Mai 1873). Für die Änderung der Gebühren für nicht- oder unzureichend freigemachte Briefe — das Doppelte

des Fehlbetrags an Stelle der bisherigen festen Sätze — sind die Gründe oben dargelegt worden. Gebührenpflichtige Dienstbriefe bleiben, wenn sie als solche durch eine vom Reichspostministerium festzustellende Bezeichnung erkennbar gemacht worden sind, auch fernerhin vom Zuschlag frei. Diese Befreiung war seinerzeit durch § 3 des Ges. vom 17. Mai 1873 auch auf Pakete und Wertsendungen dieser Art ausgedehnt worden, während sich nunmehr eine solche Vorschrift infolge des für sie eingeführten Freimachungszwangs erübrigte. Es decken sich ferner der § 4 des Gesetzes, der die Zeitungsgebühren behandelt, stofflich mit § 10 des alten Gesetzes; der § 5, der die Verjährungsfrist für Nachforderungen an zuwenig bezahlten Gebühren auf ein Jahr festsetzt, inhaltlich mit § 7 des alten Gesetzes und der § 6, durch den der Reichspostminister ermächtigt wird, den Geltungsbereich der Ortsgebühren auf Nachbarorte auszudehnen, inhaltlich mit Artikel 1 Punkt II des Ges. vom 20. Dezember 1899. § 7 enthält in seinen ersten beiden Absätzen Bestimmungen, die laut dem dritten Absatz nur bis zu dem im Artikel 170 der Reichsverfassung vom 11. August 1919 vorgesehenen Übergang der Post- und Telegraphenverwaltungen Bayerns und Württembergs auf das Reich Geltung haben sollen. Der erste Absatz ordnet in Übereinstimmung mit § 13 des alten Gesetzes an, daß die Bestimmungen des Gesetzes auf den inneren Postverkehr dieser Länder keine Anwendung finden sollen. Der zweite Absatz übernimmt aus dem § 3 des Ges. vom 21. Juni 1916 (Erstes Reichsabgabengesetz) die Vorschriften über die Reglung der von oder an Bayern und Württemberg zu zahlenden Ausgleichungsbeträge (s. o. unter Reichsabgaben), da diese Reglung nur für die Dauer der Erhebung der Reichsabgabe vorgesehen war. § 8 endlich setzt die Vorschriften des alten Posttaxgesetzes und der zugehörigen Abänderungsgesetze sowie der beiden Reichsabgabengesetze außer Kraft und bestimmt als Zeitpunkt des Inkrafttretens des neuen Gesetzes den 1. Oktober 1919.

Die außer Kraft gesetzten Bestimmungen der alten Gesetze verdienten es, auch soweit sie sich nicht mit der Gebührenbemessung selbst befaßten, als überlebt abgetan zu werden. Vom § 4 des alten Posttaxgesetzes ist nur der von der Abrundung handelnde erste Absatz in vereinfachter Form — Abrundung auf eine durch 5 teilbare Summe — in den § 1 bzw. hinsichtlich der sperrigen Pakete in den § 2 des neuen Gesetzes übergegangen, wogegen die Vorschriften des zweiten Absatzes über die Umrechnung der landesüblichen Münzwährungen schon bei Einführung der Reichsmarkrechnung — vgl. auch das Abänderungsgesetz vom 3. November 1874 — gegenstandslos geworden waren. Der § 5 des alten Gesetzes behandelt eine Einrichtung — Übersendung mehrerer Ortsbriefsendungen an eine Postanstalt in einem Briefumschlag zum Zwecke der Verteilung an die Empfänger —, für deren Beibehaltung ein Bedürfnis nicht vorliegt, und stellt mit der Festsetzung, daß für jede im Umschlag enthaltene Sendung das tarifmäßige Porto zu erheben ist, nach heutigen Begriffen eine Selbstverständlichkeit fest. Das letztere gilt auch vom § 6, der über den Zeitpunkt der Zahlung der Postgefälle handelt. Eine besondere Bestimmung hierüber wäre vielleicht dann zweckmäßig gewesen, wenn eine Abweichung von der bisherigen Übung hätte eintreten sollen. Auch der Vorschrift im ersten Absatz des § 8, die von der Abschaffung der Gebühren für die Abtragung von Briefsendungen, Paketkarten, Postanweisungen und Ablieferungsscheinen handelt, war nur bei Erlaß des alten Gesetzes Bedeutung zuzusprechen. Der zweite Absatz dieses Paragraphen — Verbot der Erhebung von Gebühren für Postscheine über die Einlieferung von Sendungen zur Post, von Gefachgebühren für abzuholende Briefe oder sonstige Gegenstände und von Packkammergeld — hatte sich als eine lästige Fessel für die Gebührenfestsetzung erwiesen und bereits vorher Gesetzesänderungen — Ges. vom 11. März 1901

und vom 22. Mai 1910 (siehe Abschnitt I) — nötig gemacht. Eine ähnliche Vorschrift ist in das Gesetz daher mit Recht nicht wiederaufgenommen worden, so daß derartige Gebühren nunmehr im Verordnungswege festgesetzt werden können. § 11 endlich bestimmte, daß sich die Tarife für den Verkehr mit anderen Postgebieten nach den bestehenden Postverträgen zu richten haben. Eine derartige Bestimmung ist durch den Weltpostvertrag und die zugehörigen Sonderabkommen entbehrlich geworden.

Die Vorlage wurde von der Nationalversammlung am 14. August 1919 in erster Lesung (Stenogr. Ber. S. 2454 D bis 2462 A) und am 19. August in zweiter und dritter Lesung (Stenogr. Ber. S. 2593 B bis 2598 C) beraten. Entsprechend den Vorschlägen des Haushaltsausschusses wurde eine Reihe von Änderungen des Wortlauts vorgenommen, in sachlicher Beziehung dagegen nur im § 3 die Versicherungsgebühr für Wertsendungen von 20 Pf. auf 40 Pf. für je 1 000 ℳ Wertangabe oder einen Teil von 1 000 ℳ erhöht. Ferner nahm man eine Entschließung an, die Reichsregierung zu ersuchen, 1. bis zum 1. Januar 1920 die Einführung des Einkilopakets, unter gleichzeitiger Herabsetzung der Höchstgewichtsgrenze für Drucksachen und Geschäftspapiere auf 500 g, vorzunehmen; 2. tunlichst bald einen Gesetzentwurf vorzulegen, durch den alle Porto- und Gebührenfreiheiten aufgehoben werden und das Portoablösungsverfahren beseitigt wird. Abgelehnt wurde auf Widerspruch des Ministers Giesberts, der dagegen schwere Bedenken technischer Natur anführte, ein Antrag, zu § 4 einen Zusatz zu beschließen: »Zeitschriften und Zeitungskorrespondenzen, die bisher reichsabgabefrei befördert wurden, werden unter den bisherigen Voraussetzungen auch weiterhin zu den alten Gebühren befördert«. Gleichzeitig mit dem Postgebührengesetz wurde ein Gesetz zur Änderung des Postscheckgesetzes vom 26. März 1914 beschlossen, durch das die feste Gebühr für jede Auszahlung von 5 Pf. auf 10 Pf. erhöht wurde, während die Steigerungsgebühr auf $^{1}/_{10}$ vom Tausend des auszuzahlenden Betrags bemessen blieb. Diese Gesetzesänderung hatte zur Ursache, daß der Wegfall der Bestellgebühren für Postanweisungen unter Erhöhung der Postanweisungsgebühr die gleiche Maßnahme für die Zahlungsanweisungen nötig machte. Beide Gesetzentwürfe sind am 8. September 1919 vom Reichspräsidenten vollzogen und durch das Reichsgesetzblatt Nr. 170 verkündigt worden. Die Änderungen und Ergänzungen der Postordnung, die das neue Gesetz nötig machte, sowie die Erhöhung und Neueinführung der im Verordnungswege festzusetzenden Gebühren wurden, nachdem am 30. August der Reichsrat zugestimmt hatte, durch die Bekanntmachung vom 11. September 1919 (Reichsgesetzblatt Nr. 177) erlassen.

Die Gebührenumgestaltung von 1919 stellt sich uns durch den in allen Teilen folgerichtigen Aufbau als ein Werk aus einem Guß dar, dessen klare und einfache Grundzüge auf lange Zeit hinaus Geltung behalten dürften, wenn auch unsere regellose und vielfach rückläufige Verkehrsentwicklung hin und wieder kleinere Veränderungen im Ausbau und auch im Aufbau nötig machen wird. Wenig von Bestand ist die Gebührenbemessung gewesen, indem sie infolge der jeder Vorausberechnung spottenden Geldentwertung bereits im Mai 1920 und auch seitdem wiederholt in zuletzt immer kürzer werdenden Zeiträumen Veränderungen nach oben erfahren mußte, worüber in einem späteren Aufsatz berichtet werden soll. Diese in den allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnissen begründete Notwendigkeit der Gebührenerhöhungen läßt natürlich in keiner Weise auf Mängel im System der Gebührenordnung schließen, vielmehr darf man erwarten, daß dieses, wenn in hoffentlich nicht zu ferner Zeit ein Aufschwung des wirtschaftlichen Lebens eintritt, dazu beitragen wird, den Verkehr zu beleben und ihn der früheren Höhe entgegenzuführen.

Anlage 1

Übersicht

über die nach dem Gesetz vom 21. Juni 1916 zu erhebenden Gebühren für die von den Reichsabgaben betroffenen Postsendungen.

Lfde. Nr.	Gegenstand	Höhe der Reichsabgabe für jede Sendung Pf.	Im ganzen zu erhebende Gebühr für jede freigemachte Sendung Pf.
1.	Briefe:		
	a) im Orts- und Nachbarortsverkehr	$2\frac{1}{2}$	$7\frac{1}{2}$
	b) im sonstigen Verkehr	5	bis 20 g: 15 über 20 g: 25
2.	Postkarten	$2\frac{1}{2}$	$7\frac{1}{2}$
3.	Pakete:		
	I. bis zum Gewichte von 5 kg		
	a) auf Entfernungen bis 75 km einschl.	5	30
	b) auf alle weiteren Entfernungen	10	60
	II. beim Gewicht über 5 kg		
	a) auf Entfernungen bis 75 km einschl.	10	bisherige Gebühr + 10
	b) auf alle weiteren Entfernungen	20	» » + 20
4.	Briefe mit Wertangabe:		
	a) auf Entfernungen bis 75 km einschl.	5	25 + Versicherungsgebühr
	b) auf alle weiteren Entfernungen	10	50 + »
5.	Postauftragsbriefe	5	35
6.	Rohrpostbriefe	5	35
7.	Rohrpostkarten	5	30

Anmerkungen:

1. Von der Reichsabgabe sind frei:
   a) (Zu § 1.) Sendungen, die an Angehörige des Heeres und der Marine gerichtet sind oder von ihnen herrühren, wenn sie Porto- oder Gebührenvergünstigungen genießen.
   b) (Zu § 1.) Sendungen im Verkehr mit dem Auslande, soweit Verträge mit anderen Staaten entgegenstehen.
   c) (Zu Nr. 3.) Gewöhnliche Pakete, die nur Zeitungen oder Zeitschriften enthalten, wenn die Zeitungen oder Zeitschriften vom Verleger an andere Zeitungsverleger oder an Personen verschickt werden, die sich nicht gewerbsmäßig mit dem Vertriebe dieser Zeitungen oder Zeitschriften befassen. Die Postanstalten sind berechtigt, zum Zwecke der Prüfung des Paketinhalts die Öffnung der Pakete an Amtsstelle zu verlangen oder selbst vorzunehmen. Die näheren Bestimmungen werden durch die Postordnung erlassen.
2. (Zu Nr. 1 b.) Bei Briefen, die nach den bisherigen Vorschriften freigemacht sind, wird in den ersten beiden Monaten nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes nur die Reichsabgabe, nicht das gesetzliche Zuschlagporto von 10 Pfennig nacherhoben.

Anlage 2

Übersicht

über die nach dem Gesetz vom 26. Juli 1918 zu erhebenden Gebühren für die von den Reichsabgaben betroffenen Postsendungen.

Lfde. Nr	Gegenstand	Höhe der Reichsabgabe für jede Sendung Pf.	Im ganzen zu erhebende Gebühr für jede freigemachte Sendung Pf.
1.	Briefe:		
	a) im Orts- und Nachbarortsverkehr bis zu 20 g	5	10
	über 20 »	10	15
	b) im sonstigen Verkehr bis zu 20 g	5	15
	über 20 »	5	25
2.	Postkarten:		
	a) im Orts- und Nachbarortsverkehr	$2^1/_2$	$7^1/_2$
	b) im sonstigen Verkehr	5	10
3.	Drucksachen:		
	bis 50 g	2	5
	über 50 g » 100 »	$2^1/_2$	$7^1/_2$
	» 100 » » 250 »	5	15
	» 250 » » 500 »	5	25
	» 500 » » 1 kg	5	35
4.	Geschäftspapiere:		
	bis 250 g	5	15
	über 250 g » 500 »	5	25
	» 500 » » 1 kg	5	35
5.	Warenproben:		
	bis 100 g	—	10
	über 100 g » 250 »	5	15
	» 250 » » 500 »	5	25
6.	Pakete:		
	I. bis zum Gewicht von 5 kg		
	a) auf Entfernungen bis 75 km einschl...	15	40
	b) auf alle weiteren Entfernungen	25	75
	II. beim Gewicht über 5 kg		
	a) auf Entfernungen bis 75 km einschl...	30	bisherige Gebühr + 30
	b) auf alle weiteren Entfernungen	50	» » + 50
7.	Briefe mit Wertangabe:		
	a) auf Entfernungen bis 75 km einschl.	5	25 + Versicherungsgebühr
	b) auf alle weiteren Entfernungen	10	50 + »
8.	Postanweisungen:		
	im Betrage bis 5 ℳ	5	15
	über 5 ℳ » 100 »	5	25
	» 100 » » 200 »	10	40
	» 200 » » 400 »	10	50
	» 400 » » 600 »	10	60
	» 600 » » 800 »	10	70
9.	Postauftragsbriefe	5	35
10.	Rohrpostbriefe	5	35
11.	Rohrpostkarten	5	30

Anmerkungen:

Befreiungsvorschriften wie in Anm. 1 a, b und c der Anlage 1.

Außerdem d) Drucksachen,

1. die nur Zeitungen oder Zeitschriften enthalten, wenn die Zeitungen oder Zeitschriften vom Verleger an andere Zeitungsverleger oder an Personen verschickt werden, die sich nicht gewerbsmäßig mit dem Vertriebe dieser Zeitungen und Zeitschriften befassen,
2. die nur politische, Handels- oder andere Nachrichten allgemeiner Bedeutung enthalten, wenn diese Nachrichten von Nachrichtenbüros an Zeitungen, Zeitschriften oder Zeitungsverleger versandt werden.

Eine der Ziffer 2 der Anl. 1 entsprechende Übergangsvorschrift wurde nicht vorgesehen.

Anlage 3

Vergleichende Überſicht

über die Entwicklung der Gebühren für Brieffendungen von 1916 bis 1919.

Lfde. Nr.	Gegenſtand	Bis 31. 7. 16 Pf.	Ab 1. 8. 16 Pf.	Ab 1. 10. 18 Pf.	Ab 1. 10. 19 Pf.	Das iſt gegen die Vorkriegszeit mehr v H
1.	Briefe:					
	a) im Orts- und Nachbarortsverkehr bis zu 20 g	5	$7^1/_2$	10	15	200
	über 20 »			15	20	300
	b) im ſonſtigen Verkehr bis zu 20 g	10	15	15	20	100
	über 20 »	20	25	25	30	50
2.	Poſtkarten:					
	a) im Orts- und Nachbarortsverkehr	5	$7^1/_2$	$7^1/_2$	10	100
	b) im ſonſtigen Verkehr			10	15	200
3.	Druckſachen:					
	bis zu 50 g	3	3	5	5	$66^2/_3$
	über 50 g bis 100 »	5	5	$7^1/_2$	10	100
	» 100 » » 250 »	10	10	15	20	100
	» 250 » » 500 »	20	20	25	30	50
	» 500 » » 1 kg	30	30	35	40	$33^1/_3$
4.	Geſchäftspapiere:					
	bis zu 250 g	10	10	15	20	100
	über 250 g bis 500 »	20	20	25	30	50
	» 500 » » 1 kg	30	30	35	40	$33^1/_3$
5.	Warenproben:					
	bis zu 100 g	10	10	10	20	100
	über 100 g bis 250 »			15		
	» 250 » » 500 »	20	20	25	30	50
6.	Poſtauftragsbriefe	30	35	35	75	150
7.	Rohrpoſtbriefe	30	35	35	60	100
8.	Rohrpoſtkarten	25	30	30	50	100

Zur Genehmigungspflichtigkeit der Errichtung von Versuchsfunkanlagen (§§ 1, 3 Abs. 2 TG). Urteil des Obersten Landesgerichts München II. Straffenat vom 12. März 1923, Rev Reg II Nr. 58. 23.

Das Schöffengericht München hatte den Ingenieur K. wegen Vergehens gegen § 3 Abs. 2, § 9 des TG zu einer Geldstrafe verurteilt. Die Berufung des Angeklagten wurde durch das Landgericht München verworfen. Auf seine Revision hat das Oberste Landesgericht in München diese Verurteilung aufrechterhalten. Die Gründe sind folgende:

»Nach den Feststellungen der Strafkammer betrieb der Angeklagte in dem Anwesen Paul-Heyse-Straße Nr. 9 zu München eine radio-physikalische Versuchsstation. Er befaßte sich mit der Anfertigung und mit dem Verkauf von allen möglichen zur Funktelegraphie erforderlichen Geräten, insbesondere auch von Empfangsapparaten. Dem Angeklagten war von dem Reichspostministerium, Abteilung VII München, im Jahre 1920 die Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb einer privaten Funktelegraphenanlage in dem erwähnten Anwesen nach Maßgabe der Bedingungen für die Errichtung und den Betrieb von Funkanlagen zu Versuchszwecken erteilt worden. Diese Genehmigung wurde jedoch am 1. Oktober 1921 wieder zurückgezogen, und zwar auf Grund einer Mitteilung der Polizeidirektion München, wonach der Angeklagte in seiner drahtlosen Empfangsstation, die nach der von ihm seinerzeit erstellten Betriebsnachweisung nur meßtechnischen Zwecken zu dienen bestimmt war, von amerikanischen Funkstationen stammende Börsen- und Handelstelegramme aufgefangen haben sollte.

Trotz der Zurücknahme der Genehmigung setzte der Angeklagte seine Versuche fort; er stellte insbesondere im Sommer und Herbst des Jahres 1922 Empfangsapparate her, probierte sie aus und verkaufte sie. Das Ausprobieren geschah in der Weise, daß man die Apparate auf eine bestimmte Wellenlänge abstimmte und kontrollierte, ob sie die empfangenen Wellen auch mit der nötigen Präzision aufnehmen. Zu diesem Zwecke mußten die Empfangsapparate durch Anschluß an eine Antenne betriebsfähig gemacht werden, damit sie Wellen von anderen Funkstationen empfangen konnten.

Nach dem Widerruf der Genehmigung unterzog die Polizeidirektion München auf Veranlassung der Oberpostdirektion daselbst die Arbeitsräume des Angeklagten wiederholt einer Kontrolle. Bei den Kontrollen am 12. August und 22. September 1922 wurde festgestellt, daß alle für Funktelegraphie nötigen Geräte mehrfach vorhanden waren, namentlich auch vollständig zusammengeschlossene Empfangsapparate und zahlreiche Rahmenantennen. In vollständig betriebsfertigem Zustand wurden jedoch die Empfangsapparate nicht angetroffen; hierzu hätte es noch des Anschlusses an die Antennen bedurft, was jedoch augenblicklich bewerkstelligt werden kann.

Die Würdigung der Revision des Angeklagten ergibt:

In § 3 des Reichstelegraphengesetzes vom 6. April 1892 sind die Fälle bestimmt, in denen Telegraphenanlagen ohne Genehmigung des Reichs errichtet und betrieben werden dürfen. In allen diesen Fällen waren Telegraphenanlagen jeder Art einer Einwirkung des Reichs — oder Bayerns und Württembergs für die Gebiete dieser Länder nach § 15 a. a. O. — auf die Gestaltung ihres Betriebs entzogen. Diese Regelung vertrug sich nicht mit den Grundsätzen, die in dem

internationalen Funkentelegraphenvertrag vom 3. November 1906 (Reichsgesetzbl 1908 S. 411) für die Errichtung und den Betrieb von Funktelegraphenstationen aufgestellt sind, insbesondere nicht mit den Bestimmungen der Artikel 7, 8, 9 und 21 des Vertrags.... Aus diesem Grund erhielt der § 3 durch das Gesetz vom 7. März 1908, betreffend die Abänderung des Gesetzes über das Telegraphenwesen des Deutschen Reichs vom 6. April 1892, folgenden Absatz 2:

> »Elektrische Telegraphenanlagen, welche ohne metallische Verbindungsleitungen Nachrichten vermitteln, dürfen nur mit Genehmigung des Reichs errichtet und betrieben werden«

(vgl. hierzu die Begründung des Entwurfs des Abänderungsgesetzes in den Verhandlungen des Reichstags, XII. Legislaturperiode I. Session, Anlagenband 244, Aktenstück Nr. 560 S. 3, S. 5 Abs. 2, 3, S. 6 Abs. 2, 5, 7, S. 7 bis S. 9). Durch die neue Bestimmung in Absatz 2 des § 3 sollte, wie der Staatssekretär des Reichspostamts bei der Beratung des Abänderungsgesetzes im Reichstag ausführte (Bd. 230 der stenographischen Berichte S. 2590 D), das Reich zur Ermöglichung der Ausführung des internationalen Funkentelegraphenvertrags vom 3. November 1906 in die Lage gesetzt werden, allen Schiffen und allen Stationen an Land vorschreiben zu können: »diese und jene Bedingung müßt ihr erfüllen, sonst bekommt ihr die Genehmigung zur Errichtung einer Station nicht«. In der Begründung des Entwurfs des Absatzes 2 zu § 3 des Reichstelegraphengesetzes, der unverändert zum Gesetz erhoben worden ist, wird — auf S. 9 Abs. 5 — ausdrücklich hervorgehoben, daß Versuchsanlagen ebenfalls unter diese Bestimmung fallen, daß aber solchen Anlagen im Interesse der Weiterentwicklung und Vervollkommnung der Funktelegraphie, wie bisher, so auch fernerhin, bei Erteilung der Genehmigung in weitgehendem Maße entgegengekommen werden soll.

Den Begriff des Errichtens einer elektrischen Telegraphenanlage im Sinne des § 3 Abs. 2 des Reichstelegraphengesetzes hat die Strafkammer nicht verkannt. Errichtet ist die Anlage von dem Augenblick an, in dem sie derartig vollständig hergestellt und derartig fertig ist, daß sie zur Erfüllung ihres Zweckes, zu einer Empfangnahme oder Übermittlung von Nachrichten, geeignet ist und hierzu tatsächlich benutzt werden kann (vgl. RGStr. Bd. 47 S. 331). Dies war nach der Annahme der Strafkammer bei der Anlage des Angeklagten der Fall, denn die Empfangsapparate konnten durch den sofort zu bewerkstelligenden Anschluß an die Antennen augenblicklich betriebsfertig gemacht werden.

Kein Zweifel besteht, daß auch eine Anlage unter das Gesetz fällt, die, wie die des Angeklagten nach der Feststellung der Strafkammer, nur mit Empfangsapparaten ausgerüstet ist. Bei der Kommissionsberatung über den Entwurf des Abänderungsgesetzes entspann sich eine längere Debatte über die Frage, ob nicht die Genehmigungspflicht auf die Aufgabestationen zu beschränken und für die Empfangsstationen aufzuheben sei. Hierbei äußerten die Regierungsvertreter, daß die Genehmigung sowohl für die Gebe- als für die Empfangsstationen erforderlich sei, denn durch die gesetzliche Freigabe der Empfangsstationen würde ein vollkommenes Freibeutertum in bezug auf drahtlos übermittelte Nachrichten großgezogen werden, das weder im allgemeinen noch im geschäftlichen Interesse gutzuheißen sei. Der § 3 Abs. 2 ist darauf in der vorgeschlagenen Fassung von der Kommission angenommen worden (Verhandlungen des Reichstags a. a. O. Bd. 246 S. 4379, 4380).

Der Zweck des Reichstelegraphengesetzes ist hiernach, nicht nur Eingriffe in das staatliche Telegraphenregal, sondern auch Gefährdungen auszuschließen. Die Anwendung der § 3 Abs. 2, § 9 des Reichstelegraphengesetzes setzt daher, wie die

Strafkammer mit Recht angenommen hat, nicht eine dauernde Anlage voraus, sondern es genügt, wenn auch nur vorübergehend eine Anlage hergestellt oder betrieben wird. Schon das Ausprobieren eines Empfangsapparats, wobei Wellen anderer Funkstationen aufgenommen werden, stellt daher die Errichtung und den Betrieb einer elektrischen Telegraphenanlage ohne metallische Verbindungsleitungen im Sinne des § 3 Abs. 2 a. a. O. dar.

In der Verhandlung vor dem Revisionsgericht hat der Verteidiger des Angeklagten behauptet, daß der Angeklagte von anderen Funkstationen übermittelte Nachrichten tatsächlich gar nicht aufgenommen habe, sondern, daß seine Empfangsapparate nur an einen Hilfskreis, an eine künstliche Antenne angeschlossen und mittels Wellen, die der Angeklagte selbst entsendet habe, geprobt worden seien; eine Verbindung mit der Außenwelt sei gar nicht vorhanden gewesen, der Angeklagte könne auch mit seinen Apparaten eine Verbindung mit der Außenwelt gar nicht herstellen. Diese Einwendungen können gegenüber den entgegengesetzten Feststellungen der Strafkammer nicht beachtet werden. Sie scheinen sich übrigens auch in Widerspruch zu befinden mit dem Vorbringen des Angeklagten in erster Instanz und mit seiner Behauptung vor dem Berufungsgericht, daß er mangels Kenntnis der Morsezeichen die empfangenen Nachrichten nicht verstehe[1]).

[1]) Das Urteil hat zu einer Reihe wichtiger Fragen des Telegraphenhoheitsrechts des Reichs Stellung genommen.

a) Einmal betont das Urteil, daß auch bloße Versuchsanlagen der Genehmigung des Reichs unterliegen.

b) Sodann erörtert es den Begriff der Errichtung von Funkanlagen. Hierbei verdient besonders hervorgehoben zu werden, daß bei sonst betriebsfertigen Einrichtungen eine »errichtete« Anlage schon dann vorliegt, wenn es nur noch des leicht zu bewerkstelligenden Anschlusses an die Antenne bedarf, um den Betrieb mit den Einrichtungen aufnehmen zu können.

c) Ferner stellt das Gericht mit Recht klar, daß eine lediglich aus Funkempfangseinrichtungen bestehende Anlage ebenfalls eine Funktelegraphenanlage im Sinne des TG ist.

d) Von besonderer Bedeutung ist es, daß das Gericht feststellt, daß der Begriff »elektrische Telegraphenanlagen, die ohne metallische Verbindungsleitungen Nachrichten vermitteln«, keine dauernden Anlagen voraussetzt, daß mithin bereits das bloße Ausprobieren von Empfangsvorrichtungen, wobei Wellen anderer Funkstellen aufgenommen werden, den Tatbestand der Errichtung und des Betriebs einer Telegraphenanlage des § 3 Abs. 2 TG erfüllt, mithin der Genehmigung des RPM unterliegt.

e) Zum Schlußsatz der obigen Gründe sei folgendes bemerkt: Wenn jemand Empfangsvorrichtungen dergestalt ausprobiert, daß er sie an eine »künstliche Antenne« anschließt und durch Wellen, die er selbst entsendet, beeinflußt, so wäre zu prüfen, ob nicht schon das Herstellen der Sendevorrichtung und das Aussenden jener Wellen den Tatbestand der Errichtung und des Betriebs einer Funktelegraphenanlage im Sinne des § 3 Abs. 2 TG erfüllen, einerlei, ob die Sendeapparate »eine Verbindung mit der Außenwelt« herstellen können oder nicht. Es spricht alles für die Bejahung der Frage. Insbesondere ist »Verbindung mit der Außenwelt« oder auch die Verbindung zwischen zwei verschiedenen Personen nicht das Merkmal einer Telegraphenanlage.

Die Zuständigkeit des Obersten Landesgerichts München ergab sich aus § 9 des EinführungsG zum GVG vom 27. Januar 1877 in Verbindung mit daraufhin ergangenen bayerischen Vorschriften.

Ministerialrat Dr. Neugebauer.

Kein Lohnanspruch bei einer vom Arbeitgeber nicht verschuldeten Betriebshinderung. (BGB § 323; Amtsgericht Berlin-Mitte, Abt. 63, Urteil vom 12. Juni 1922, 63. C. 687. 21.)

Durch Streik der Elektrizitätsarbeiter in G. im Juli 1920 wurde die elektrisch betriebene Dreherei der Hauptwerkstatt für Postkraftwagen in B. stillgelegt, und zwar während der vollständigen Unterbrechung der Stromzuführung ganz und, solange die Stromzuführung nur am Tage gesperrt war, während der Tageszeit. Infolge Strommangels konnten zahlreiche Arbeiter der Hauptwerkstatt gar nicht oder nicht voll beschäftigt werden und erlitten dadurch einen Lohnausfall, für den sie die Postverwaltung als Arbeitgeber verantwortlich machten. Die OPD Berlin lehnte es jedoch ab, für den Lohnausfall aufzukommen. Mehrere Arbeiter verklagten darauf die PV. Das Amtsgericht Berlin-Mitte wies sie mit der Klage ab.

Aus den Gründen:

»Die den Klägern aus ihrem Dienstvertrage mit der Postverwaltung obliegende Leistung bestand nicht in der Bereitstellung ihrer Arbeitskraft, sondern in der Arbeit selbst, wie sie nach dem Vertrag zu leisten war. Denn für diese erhalten sie den Lohn, nicht für ihre Geneigtheit dazu. Diese vertragsmäßige Arbeit in der Werkstatt mit elektrisch angetriebenen Maschinen war infolge des Streiks in G. ihnen zu leisten nicht möglich, also infolge eines Umstandes, der weder von ihnen selbst noch vom Arbeitgeber verursacht war. Nach § 323 Abs. 1 BGB entfiel daher ihr Lohnanspruch. Ein Annahmeverzug des Arbeitgebers ist nicht denkbar, wenn die Leistung des Arbeitnehmers nicht möglich ist. Anderseits ist es auch fraglich, inwieweit von einer Bereitwilligkeit des Arbeitnehmers zu dem Angebot einer Arbeit gesprochen werden kann, die er, wie für ihn erkennbar, gar nicht leisten kann. Da die Kläger nicht für Arbeiten jeder Art angenommen waren, sondern für eine bestimmte Art Arbeiten an den erwähnten Maschinen, sie auch andere Arbeit, soweit sie ihnen nicht zusagte, abzulehnen sich sicherlich für berechtigt gehalten hätten, so kann es darauf, ob die Verwaltung andere Arbeit zu geben in der Lage war oder nicht, nicht ankommen. Im übrigen ist aber von den Klägern nicht behauptet, daß die Verwaltung Arbeit während der ausgefallenen Stunden für sie hatte bzw. daß Kläger einen Anspruch auf besondere Berücksichtigung bei der Zustellung der in entgegenkommender Weise gewährten anderweiten Beschäftigung besaßen.

Daß der Vertrag der Parteien ordnungsmäßig dahin auszulegen wäre, daß dem Arbeitgeber das Risiko für Betriebsschädigungen zufallen sollte, kann als zutreffend nicht anerkannt werden. Ist es zunächst richtig, daß, wie Beklagter behauptet und klägerischerseits nicht bestritten zu werden scheint, im Lohntarifvertrag Lohnzahlung trotz während der Schicht eintretender Arbeitshinderung ausdrücklich vereinbart ist, so läßt sich allerdings mit dem Beklagten daraus folgern, daß bei Arbeitshinderung allgemein ein Anspruch des Arbeitnehmers auf den dadurch entgangenen Lohn nicht bestehen sollte und aus Billigkeitsgründen nur angefangene Schichten bezahlt werden sollten. Der insbesondere in der Theorie vertretene und hier für den Klageanspruch geltend gemachte Standpunkt aber, daß der Arbeitgeber das volle Betriebsrisiko und deshalb auch die Löhne während einer Betriebshinderung selbstverständlich, nämlich deshalb zu tragen habe, weil er allein den Vorteil aus der Arbeit

seiner Arbeitnehmer ziehe, erscheint nicht als überzeugend. Denn tatsächlich hat eben auch der Arbeitnehmer Vorteil vom Betrieb insofern, als er ihm die Existenzmöglichkeit gewährt, und leistet anderseits auch der Arbeitgeber Arbeit für den Betrieb und hat ohnehin ein erhebliches Risiko hinsichtlich des Nutzens und eines etwaigen Kapitalverlustes. Solche umstrittene Erwägungen zwingen jedenfalls nicht zu der klägerischen Auslegung des Vertrags der Parteien und können mangels eines besonderen Arbeitsrechts an den anzuwendenden Bestimmungen des BGB nichts ändern.

Der § 323 daselbst steht nun nach dem anfangs Gesagten auch dem von einem Teile der Kläger für die am 22. Juli entgangene Arbeit geltendgemachten Lohnanspruch entgegen. Auch hier war der Betrieb nicht möglich, weil nicht die genügende Anzahl der Arbeitnehmer zur Arbeit bereit war und, wie die Kläger selbst geltend machen, wegen Ermüdung auch nicht arbeitsfähig waren. Auch letzter Umstand war von keiner der Parteien verschuldet, lag vielmehr in den obwaltenden Umständen und war letzten Endes auf den Streik in G. zurückzuführen.«

Das Urteil stimmt in seinem Ergebnis mit zahlreichen anderen Entscheidungen über den Anspruch auf Lohnzahlung bei unverschuldeter Betriebsstockung überein, so Gewerbegericht Berlin vom 17. Oktober 1922, Nr. 429/22 K 11, in »Mitteilungsblatt des Schlichtungsausschusses Groß-Berlin«, 4. Jahrgang, S. 259 und die dort angeführten gerichtlichen Entscheidungen: Gewerbegericht Berlin vom 27. Juni 1922, Nr. 160/22 K, unveröffentlicht; Gewerbegericht Gera vom 20. Februar 1920 in »Neue Zeitschrift für Arbeitsrecht«, 2. Jahrgang, Sp. 507; Gewerbegericht Düsseldorf vom 17. Dezember 1920 in »Kartenauskunftei des Arbeitsrechts«, Karte: Stromsperre; Amtsgericht Blumenthal vom 14. Juli 1921 in Schmaltz »Stichworte des Arbeitsrechts«, 2. Jahrgang, Nr. 18; Landgericht Stade vom 16. Dezember 1920 in »Jurist. Wochenschrift«, 1921, S. 13 und 36; Landgericht Gießen vom 4. November 1920 in »Kartenauskunftei des Arbeitsrechts«, Karte: Stromsperre; Landgericht Hamburg vom 22. Januar 1921 in Schmaltz »Stichworte des Arbeitsrechts«, 2. Jahrgang, Nr. 16; Landgericht II Berlin vom 12. April 1922, Aktenzeichen 4/9, S. 525/21, unveröffentlicht; Landgericht Altona vom 29. April 1922, Aktenzeichen 5 C 364/20, unveröffentlicht.

Das Gewerbegericht Berlin führt in dem Urteil vom 17. Oktober 1922, 429/22 K 11 aus:

»Trautmann und die ihm folgenden Schriftsteller irren hinsichtlich des Begriffs der Mitwirkungshandlung. Dieser Begriff gründet sich auf § 295 BGB. Dort ist als Beispiel einer Mitwirkungshandlung angegeben die Unterlassung der Abholung einer geschuldeten Sache durch den Gläubiger. Schon hieraus ist ersichtlich, daß in diesen Fällen nur Handlungen in Frage kommen, welche auf dem Willen des Gläubigers beruhen und deren Vornahme nicht Gegenstand einer eigenen rechtlichen Verbindlichkeit des Gläubigers gegenüber dem Schuldner ist. Ein anderes Beispiel bietet der Werkvertrag, wo die Abnahme des Werkes gleichfalls als eine Mitwirkungshandlung aufzufassen ist und der Unternehmer den Werklohn sofort fordern kann, wenn der Besteller das bestellte Werk abzunehmen unterläßt (§ 640 BGB, über dieses und andere Beispiele siehe Kommentar der Reichsgerichtsräte zu § 295 BGB).

Auf Grund der dargelegten Auffassung des Begriffs der Mitwirkungshandlung muß man zu dem Ergebnis gelangen, daß die Bereitstellung des Arbeitssubstrats nicht eine bloße Mitwirkungshandlung ist, sondern wie

die Verpflichtung zur Erteilung eines Zeugnisses, zur Gewährung von Urlaub, zur ordnungsmäßigen Einrichtung der Arbeitsräume u. dgl. (§§ 618 und 619 BGB) eine Leistungspflicht des Arbeitgebers begründet (Kaskel, »Neue Zeitschrift für Arbeitsrecht«, 2. Jahrgang, Heft 1, S. 5 ff). Dadurch, daß infolge des Streiks der Wertgelaßverwalter die fortlaufenden Arbeitsgegenstände für die Kläger ohne Verschulden der Beklagten nicht bereitgehalten werden konnten und sich überhaupt für die Tätigkeit der Kläger keine Gelegenheit bot, ist also eine Unmöglichkeit zur Leistung für die Beklagte eingetreten. Es greift mithin § 323 BGB durch, nach welchem der Arbeitgeber den Anspruch auf Gegenleistung verliert. Die Leistung des Arbeitgebers geht derjenigen der Arbeitnehmer voraus. Infolge der Unmöglichkeit der Leistung des Arbeitgebers wird auch die Leistung der Arbeitnehmer unmöglich. Nach § 323 BGB hat bei Unmöglichkeit der Leistungen jeder der Beteiligten den ihn treffenden Schaden zu tragen. Daher war der Anspruch der Kläger auf Fortzahlung des Lohnes nicht schlechtweg dadurch zu rechtfertigen, daß die Kläger sich nicht an dem Streik der Wertgelaßverwalter beteiligten, sondern arbeitsbereit gewesen waren. (Zu gleicher Ansicht gelangt auch das Landgericht Düsseldorf in dem Urteil, abgedruckt in »Gewerbe- und Kaufmannsgericht«, 27. Jahrgang, S. 111 ff, ebenso unter Widerruf seiner erwähnten früheren Ansicht neuestens Oertmann in der »Neuen Zeitschrift für Arbeitsrecht« II, S. 461 ff.)

Eine Beschäftigung der Kläger mit Ersatzarbeit war nicht möglich.«

Nachruf.

Direktor im Reichs-Postamt a. D., Wirklicher Geheimer Rat Exzellenz Pressel †.

Am 8. April verschied im 80. Lebensjahre zu Berlin der frühere Direktor im Reichs-Postamt, Wirkliche Geheime Rat Exzellenz Pressel.

Der Verstorbene trat 1861 in Nordhausen, seiner Vaterstadt, in den Postdienst und bestand 1868 die höhere Postverwaltungsprüfung. Bereits 1865 wurde er ins Reichs-Postamt berufen und verblieb in dieser Beschäftigung mit kurzen Unterbrechungen bis zu seiner Versetzung in eine Postratstelle bei der Oberpostdirektion in Köln am 1. Juli 1879. Schon 1883 wurde er abermals, und zwar als Referent ins Reichs-Postamt berufen, er wurde 1884 Ober-Postrat und ständiger Hilfsarbeiter, 1886 Geheimer Postrat und vortragender Rat, 1890 Geheimer Ober-Postrat und 1901 Direktor im Reichs-Postamt; als solcher leitete er die Abteilung des Reichs-Postamts für das Postbauwesen und allgemeine Angelegenheiten. Auf seinen Wunsch trat er am 1. Oktober 1908 in den Ruhestand, wobei ihm der Charakter als Wirklicher Geheimer Rat mit dem Prädikat Exzellenz verliehen wurde.

Exzellenz Pressel hat den größten Teil seiner langen, an Erfolgen reichen Dienstzeit der Zentralbehörde angehört und namentlich als Personalreferent in rastlosem Schaffen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung die wertvollsten Dienste geleistet. Bei der Einführung des Dienstaltersstufensystems sowie bei der Personalreform vom Jahre 1900 hat er in hervorragender Weise mitgewirkt. Sein stets gleichmäßiges, vornehmes und liebenswürdiges Wesen, die Lauterkeit seiner Gesinnung sichern dem Heimgegangenen ein ehrendes und freundliches Gedenken über das Grab hinaus.

Schriftwerke.

»Bargeldlos.« Diese bereits 1920 erschienene Schrift — zur Erläuterung und Anwendung des Scheckgesetzes mit Anhang: »Wie schütze ich mich vor Schaden bei Wertpapieren, Kriegsanleihen? Wie verwerte ich meine Zinsscheine?« — ist jetzt vom Verfasser, Ober-Postinspektor (früherem Ober-Postkassenbuchhalter) Bernhard Maier in Konstanz, dankenswerterweise den sämtlichen Oberpostdirektionen zur Verfügung gestellt worden.

Von besonderem Wert ist, wie schon die Verkehrszeitung (Nr. 16 Jahrg. 1920) hervorhob, die leichte Verständlichkeit des Werkes. Nicht nur der Anfänger auf dem Gebiete des Scheckverkehrs, sondern auch der erfahrene Beamte wird in der mit großem Fleiß und Verständnis, unter Berücksichtigung der Gesetzesbegründung und Rechtsprechung gegebenen Erklärung des Scheckwesens mit seinen zahlreichen Rechts- und Zweifelsfragen eine wesentliche Stütze finden. Dies gilt auch von der gemeinverständlichen Darstellung der Lehre vom Indossament, wenn dieses auch bisher weder im Postscheckverkehr selbst, noch für die sonst im Postverkehr zugelassenen Schecke von Bedeutung war. Zu berücksichtigen ist allerdings bei der Benutzung der Schrift, daß in der Zeit seit dem Erscheinen Änderungen eingetreten sind (z. B. S. 14 — PSchO!).

Von geringerem Gewicht ist es, daß man in wenigen Punkten gegen die Ausführungen rechtliche Bedenken erheben könnte. Die Bemerkung auf S. 15, daß der Inhaber einer nicht eingetragenen Firma mit der Firma zeichnen dürfe, entspricht der Praxis, ist aber ein Mißbrauch, da Kleinkaufleute eine von ihrem Namen abweichende Firma nicht führen sollen. Widerspruch fordert der Titel heraus, wenn er in Verbindung mit den einleitenden Ausführungen den Wechsel und den Scheck als Ersatzmittel für die Barzahlung betrachtet. Beide können zwar bargelderſparend wirken, wenn sie durch Verrechnung ihre Erledigung finden. Andernfalls führen sie nach ihrer Rechtsnatur als Zahlungsanweisungen zu baren Zahlungen, die durch Hingabe von Wechsel und Scheck nur hinausgeschoben werden. Auf S. 22 hätte bei der Erörterung der Einlösung eines gefälschten Schecks auf die später (S. 40) folgenden, näheren Ausführungen verwiesen werden sollen.

Der Verfasser hat mit seinem Werke, dessen Benutzung durch ein eingehendes Inhalts- und alphabetisches Sachverzeichnis erleichtert wird, einem praktischen Bedürfnis Rechnung getragen und durch seine Stiftung eine wesentliche Lücke in den Amtsbüchereien ausgefüllt.

Französisch für die Assistentenprüfung der deutschen Post- und Telegraphenverwaltung und für die Aufnahmeprüfung der Postanwärter. Von O. Sieblist, Abteilungsdirektor bei der Oberpostdirektion in Dresden. Kartoniert 75 ℳ. Preisänderung vorbehalten. Verlag und Druck von B. G. Teubner in Leipzig und Berlin 1922.

Das rund 100 Seiten umfassende kleine Buch nebst einem Schlüssel für die Aussprache und Übersetzung der Briefaufschriften darin soll den Beamten, die in die Besoldungsgruppe A V einrücken wollen, eine Anleitung geben, sich die in der sog. Assistentenprüfung geforderten Kenntnisse in der französischen Sprache im Selbstunterricht, also ohne die heute recht kostspielige Heranziehung eines Sprachlehrers, anzueignen. Den Militäranwärtern, die sich der mittleren Postlaufbahn widmen wollen, soll es zugleich ein Hilfsmittel für die Vorbereitung auf die Aufnahmeprüfung bieten. Darüber hinaus kann es auch

anderen Beamtengruppen für Wiederauffrischung verlorengegangener Kenntnisse recht dienlich sein.

Nach Anordnung und Inhalt, so hinsichtlich der Regeln für die Aussprache, der gut gewählten Ausschnitte aus der Sprachlehre, die bekanntermaßen gleichzeitig dem Verständnis der eigenen Sprache dient, hinsichtlich der Beispiele für die Briefaufschriften, der Aufzählung der Handwerker und Gewerbe, der Ämter, Behörden und Berufsstellungen, ist hier ein von kundiger Hand verfaßtes, durchaus zweckdienliches und leicht verständliches Unterrichtsbuch in kleiner und wohlfeiler Ausgabe geboten. Solche praktischen Hinweise, wie S. 2 und 10ff, vor welchen Fehlern in der Aussprache des Französischen sich Sachsen, Thüringer und Braunschweiger hüten müssen, ferner S. 29 über den Wortbegriff hôtel, S. 60 über die Gewerbe und die darin tätigen Personen, S. 89 und 90 über die Form der Briefaufschriften, finden sich sonst in derartigen Lehrbüchern gar nicht oder selten; sie sind aber nötig für den Gebrauch der Sprache. Die dem Buche vorangestellten Winke »Wie muß ich lernen?« sind beachtenswert.

Ob in einer späteren Auflage die posttechnischen Ausdrücke der Lektion 15 aus allgemeinen Gründen nicht noch durch die gebräuchlichsten Wörter aus dem Luft-, Rohrpost- und Telegrammverkehr zu ergänzen sein werden, möge von Zweckmäßigkeitserwägungen abhängig gemacht werden; nötig erscheint jedoch, S. 30 auf die richtige Aussprache von jeune und jaune hinzuweisen, da die gewählten Verdeutlichungen sch ön und sch on trotz der Regel auf S. 11 für den Anfänger zu verführerisch wirken, ferner S. 4 zum é (akßang tägü) auf die erst S. 16 unter 7 behandelte liaison aufmerksam zu machen.

Die Benutzung des Buches kann nur bestens empfohlen werden.

Handbuch der Reichs-, Privat- und Kleinbahnen, verbunden mit einem Verzeichnis der Eisenbahn-Neu-, -Um- und -Ergänzungsbauten zum Gebrauch der Eisenbahnbehörden und -dienststellen unter gleichzeitiger Berücksichtigung der Eisenbahn-Lieferanten-Firmen. Verlag technischer Zeitschriften Berlin W 57, H. Apitz.

Das im Frühjahr 1922 abgeschlossene Handbuch enthält eine Übersicht der Verwaltungsbehörden der deutschen Reichsbahn mit den Betriebs-, Maschinen- und Verkehrsämtern, Hauptwerkstätten und Werkstättenämtern, ferner eine Übersicht der deutschen Privateisenbahnen und nebenbahnähnlichen Kleinbahnen und ihrer Verwaltungsstellen sowie ein Verzeichnis der wichtigeren außerdeutschen Staats- und Privateisenbahnen. Es unterrichtet über den Behördenaufbau und die Abgrenzung der Verwaltungsbezirke, gibt die Geschäftssitze, Fernsprechanschlüsse und Postanschriften, die Namen der Präsidenten und Vorstände, der Dezernenten, Hilfsdezernenten und Beamten an und ist geeignet, den Geschäftsverkehr mit den verschiedenen Eisenbahndienststellen zu erleichtern, wofür in Abschnitt V einige Richtlinien aufgeführt sind. Im folgenden Abschnitt sind für die einzelnen Direktionen im Bereich der beiden Zweigstellen Preußen-Hessen und Bayern die auszuführenden oder in der Ausführung begriffenen Neubauten mit den Haushaltssummen oder seit 1919 bereits geleisteten Ausgabebeträgen zusammengestellt. Im letzten Abschnitt sind die Hauptlieferer unter alphabetischer Ordnung der Bedarfsgegenstände genannt.

Die Änderung des Eisenbahndirektionsbezirks Kattowitz der deutschen Reichsbahn und die Einrichtung einer Reichsbahndirektion in Oppeln wie auch die seit Erscheinen des Buches erfolgte Umbenennung der Direktionen sind naturgemäß noch nicht berücksichtigt.

Hanns Günther, Taten der Technik. Ein Buch unserer Zeit. Mit Beiträgen von Artur Fürst, Dipl.-Ing. E. Laßwitz, Dr. L. Richtera, Dipl.-Ing. E. Stern, Dr.-Ing. P. Schuster u. a. — In 20 Lieferungen mit 20 farbigen Tafeln, 40 ganzseitigen Porträts und über 500 teils ganzseitigen Bildern im Text. 1922/23, Leipzig, Rascher & Co., A.-G. — Erschienen Lfgn. 1 bis 10 (Schluß des I. Bandes). Grundpreis der Lieferung 2 ℳ, Grundpreis von Bd. I geh. 20 ℳ, in Halbleinen 24 ℳ, in Ganzleinen 26 ℳ (mal Schlüsselzahl am Tage des Kaufes).

Das große Gebiet der technischen Wissenschaften würde infolge seiner weitgehenden Unterteilung dem um das Verständnis seiner Zeit Ringenden schier unlösbare Aufgaben stellen, wenn der Büchermarkt nicht ab und zu eine zusammenfassende, aus naheliegenden Gründen meist auf bestimmte Einzelgebiete beschränkte Darstellung brächte, die dem Gebildeten den Einblick in die neuesten Fortschritte der Technik erschließt. Aus dem weniger tief veranlagten Laien drängen sich, wenn er offenen Auges durch das Leben geht, angesichts des Siegeslaufs der Technik, am auffälligsten in den Anlagen des Verkehrs und der Versorgung mit Kraft und Stoff, Fragen über das Wie auf. Ein im besten Sinne des Wortes volkstümliches Buch, das auf den verschiedensten Gebieten belehrend und unterhaltend die Wünsche beider Kreise erfüllt, ist das vorliegende.

Nicht unrichtig hebt die als Geleitwort vorangestellte Einführung »Kultur der Technik« hervor, daß der oft behauptete Gegensatz zwischen Kultur und Technik überhaupt nicht besteht, daß die Technik vielmehr die gleiche Bedeutung als Kulturfaktor besitzt wie die Kunst, die Wissenschaft, die Moral. Deshalb habe sie auch das Recht auf gleiche Berücksichtigung in der allgemeinen Bildung. Die gleichzeitig selbst für gebildete Kreise hervorgehobene Verständnislosigkeit gegenüber der technischen Welt kann heute aber höchstens noch als vereinzelte Erscheinung gewertet und in allgemeinerer Geltung allenfalls noch als früheren Zeiten angehörend angesehen werden, anderseits ist zuzugestehen, daß die mühevollsten und besten Werke ihrem inneren Gehalt nach nur wenigen vertraut sind. Gerade ihre Bekanntschaft will das Buch vermitteln.

Gleich der erste Aufsatz »Quer durch den Lötschberg — die Wunder der jüngsten Alpenbahn« vom Herausgeber zeigt uns den Menschen in seinem Drange zur Bezwingung der Natur, in seinem fruchtbaren Streben, sich schrittweise freizumachen von den ihn fesselnden Gewalten, wenn als Ausgangspunkt der Entwicklung der Alpenbahnen die Semmeringbahn (1848/54 gebaut) genannt wird, die die Lokomotive aus der Ebene und dem Hügelland vermöge der Verlängerung der Linie durch Schleifen in die Paßhöhen führte, und damit ein rasches Weiterarbeiten anhub. Es folgten die Mont-Cenis-Bahn (1857/71), die infolge der Länge der Bauzeit die Erfindung der Gesteinsbohrmaschine brachte, die Brennerbahn mit den zuerst angewandten Kehrtunneln, die Gotthardbahn mit den ersten Spiraltunneln, der Simplontunnel mit der Überwindung der hohen Gesteinstemperaturen und der sich öfter wiederholenden Wassereinbrüche und endlich das gewaltige Ingenieurwerk der Lötschbergbahn, die mit ihren kühnen Kunstbauten bei Durchbohrung der Berner Alpen die Verbindung zwischen der Innerschweiz und dem Simplon schuf und als erste Überlandbahn den elektrischen Betrieb mit einphasigem Wechselstrom benutzte. Der Leser erfährt hier nicht nur die mit dem Bau verbundenen technischen Glanzleistungen, darunter auch das Glücken der infolge der Anbohrung des Kanderbetts 1908 und des dadurch bewirkten Schlamm- und Geschiebeeinbruchs notwendig gewordenen Umgehung der Einbruchsstelle mit dem sicheren Anschluß

an die bereits fertige Teilstrecke, sondern auch die langwierigen Verhandlungen politisch-wirtschaftlicher und finanzieller Natur, die von der Planung und Ausführung solcher Unternehmungen untrennbar sind. Unterstützt wird die Schilderung durch Kartenskizzen und zahlreiche Abbildungen, die die technischen Einzelheiten und die landschaftlich reizvollen Gebirgsausschnitte zeigen.

In wuchtiger, fast onomatopoetisch anklingender, den gebändigten Kräften und den bewegten schweren Massen entsprechender Form schildert Artur Fürst im 2. Aufsatz die Arbeitsvorgänge in einem neuzeitlichen Eisenwalzwerk und zeigt, wie eine Eisenbahnschiene entsteht. Der Schluß deutet den großen Fortschritt im Walzprozeß wie in allen ähnlichen Fabrikationsverfahren während der letzten Jahrzehnte an in der Gegenüberstellung der farbigen Tafel eines modernen selbsttätigen Blockwalzwerks, wo zwei Arbeiter tätig sind, zu Adolf Menzels hier wiedergegebenem bekannten Gemälde »Eisenwalzwerk« mit seinem Gewimmel von Menschen.

Der 3. Beitrag »Sterngucker von einst und heute« läßt uns, mit Galilei anhebend, einen Einblick in die Einrichtung neuer Sternwarten tun, wo die auf Hebebühnen ruhenden, zu förmlichen Maschinen, jedoch von überfeiner Zusammensetzung ausgebauten Fernrohre ungewöhnlich reiche Forschungsergebnisse im Weltall lieferten und letzthin die Bestätigung des neuen, von Einstein erkannten Weltbildes nahebrachten. Ermöglicht wurden sie durch die Verdienste von Abbe, Zeiß und Schott in Jena um den Fernrohrbau, von Fraunhofer, Bunsen und Kirchhoff um die Lehre von der Spektralanalyse u. a.

Die lebhafte und bewegte Schilderung »Ins Meer hinab« führt den Leser in die Entwicklung der Taucherei von der Perlenfischerei Ceylons und von der altertümlichen Art des Tauchens bei der Schwamm-, Korallen- und Bernsteingewinnung bis zu den Taucherschächten als Hilfsmitteln des Kai- und Hafenbaus und dem schlauchlosen Tauchergerät des Drägerwerks in Lübeck ein. Dieses auf dem Gebiet führende Werk stellt neuerdings auch Taucherschlitten her, die, von einem Motorboot geschleppt, weite Strecken auf dem Meeresgrund zu durchqueren vermögen, um Schiffswracks, Kabel usw. aufzusuchen oder seine Beschaffenheit für biologische, geologische oder allgemeine Forschungszwecke zu ermitteln. Ferner baut das Werk jetzt Tieftauchapparate für Wassertiefen über 40 bis 100 m zur Bergung der Ladungen im Weltkrieg versenkter Schiffe.

Das Sonnenkraftwerk bei Meadi, 15 km südlich von Kairo gelegen und 1912 in Betrieb gesetzt, macht die Energie der Sonnenstrahlung nutzbar, indem aus fünf 61 m langen, 4 m breiten Parabolspiegeln als Strahlensammlern Verdampfer erhitzt werden, die eine 50pferdige Dampfmaschine für Bewässerungszwecke treiben.

Der Aufsatz »Im Stellwerk« führt uns in Wort und Bild die Eisenbahnblocksicherung vor, die 1870 von Frischen erfunden und von Siemens & Halske immer weiter vervollkommnet, den Eisenbahnreisenden vor Unfällen bewahrt und ohne die die Ausgestaltung des Eisenbahnwesens zu seiner heutigen Höhe nicht zu denken ist.

»Der Kreisel im Dienste der Technik« ist aus einem Kinderspielzeug ein vielseitig verwendeter Apparat zum Schutze des Menschen, seiner Werke und seiner Güter gegen Gefährdungen geworden. Als Kreiselkompaß ersetzt er die alte, infolge des ausgedehnten Gebrauchs von Eisen beim Schiffsbau nicht mehr zuverlässige Magnetnadel, im Bohrlochneigungsmesser hilft er dem Bergmann beim Schachtbau, im künstlichen Horizont soll er den Absturz des Flugzeugs verhindern, im Schiffskreisel dem Stampfen des Schiffes im Seegang entgegenwirken und die tückische Seekrankheit bannen.

In den folgenden Abschnitten werden in gleich eingehender Weise die amerikanischen Hochhäuser und Wolkenkratzer sowie die Pläne der deutschen Hochhäuser in Berlin, Köln und Frankfurt (Main), die Schnelltelegraphen als neueste Entwicklungsstufe der voraufgegangenen einfacheren Apparatformen, die Geheimnisse der Metallfadenlampe und die zugrunde liegenden physikalischen Richtlinien, der Schall im Dienste der Schiffahrt, die Heißdampflokomotive mit ihrem Kohle und Wasser sparenden Dampfüberhitzer, schließlich die Eroberung der Wüste durch Fruchtbarmachung des sterilen Bodens behandelt.

Wie ersichtlich, ist hier eine Fülle von Wissensstoff angehäuft. Die Darstellung hält sich durchweg von einer trockenen Aufzählung der Tatsachen und Zahlen fern, fesselt vielmehr den Leser in jedem Abschnitt durch die Darbietung eines in sich abgerundeten Bildes über den geschilderten, von den ersten Anfangsstufen der Entwicklung bis zu seiner heutigen Ausführung verfolgten Gegenstand und über die daran anknüpfenden Ausblicke und Aufgaben für die Zukunft. Auf gleicher Höhe wie der Inhalt steht die tadellose Ausstattung des Werkes. Schöner, fehlerloser Druck, prächtige Abbildungen und leuchtende Farbentafeln, ganzseitige Porträts der »Pioniere der Technik«, wie Röntgen, Hertz, Watt, Ohm, Faraday u. a., gestalten es zu einem hervorragenden Erzeugnis des Buchgewerbes.

Berechnung von Wechselstrom-Fernleitungen. (Elektrotechnik in Einzeldarstellungen XVII). Von Prof. Dr. E. Breitfeld. Zweite, erweiterte Auflage VIII ung. 140 S. Preis geh. 208 ℳ, geb. 280 ℳ freibleibend. Vieweg & Sohn, Braunschweig 1922.

Die Theorie der Fernleitung von Wechselströmen ist dem Fernsprechtechniker von Berufs wegen bekannt. Wenn trotzdem hier auf eine neue Darstellung dieser Theorie hingewiesen wird, so geschieht es deshalb, weil diese Darstellung mit ihren Anwendungen auf die in der Starkstromtechnik üblichen niedrigen Frequenzen sehr geeignet erscheint, die in der Praxis meist nur auf Sprechfrequenzen eingestellten Überlegungen des Fernsprechfachmannes zu ergänzen und ihnen vielleicht neue Wege zu weisen.

Breitfeld weicht von der in der Fernsprechtheorie üblichen Methode insofern ab, als er die Benutzung der hyperbolischen Funktionen ebenso wie die reelle Lösung des Problems in Sonderkapitel verweist und in den meist verwendeten Formeln die symbolische Lösung durch Reihenentwicklungen vereinfacht; bei niedrigen Frequenzen genügen die ersten Glieder der Reihen noch für ziemlich große Leitungslängen. Von den bekannten Differentialgleichungen ausgehend, werden Leerlauf- und Kurzschlußwiderstand eingeführt, und es wird gezeigt, wie sie aus den für eine bestimmte Leitungslänge gemessenen Werten nicht nur für jede Länge berechnet, sondern für die praktisch in Betracht kommenden Längen auch graphisch bestimmt werden können. Zur Ermittlung des »Kabelfaktors« ($= \cos \gamma 1$), der bei leerlaufender Leitung für den Ferrantieffekt maßgebend ist, werden Näherungsverfahren angegeben. Aus diesen theoretischen Grundlagen werden dann Schlüsse auf den maximalen Wirkungsgrad und auf die Projektierung von Leitungen gezogen und an Hand von ausführlich durchgerechneten Beispielen erläutert, die das Werk auch für Anfänger in der symbolischen Rechnungsweise brauchbar machen. Ein umfang- und inhaltreiches Kapitel ist endlich den Erscheinungen der Korona gewidmet, die für Höchstspannungsleitungen von wesentlicher Bedeutung sind.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.

A R

Archiv für Post und Telegraphie

Herausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Nr. 6 | **Berlin, Juni** | **1923**

Weiterentwicklung des Postgebührenwesens von 1920 bis jetzt.

Von Postrat Pfefferkorn in Berlin (Reichspostministerium).

In Nr. 5 des diesjährigen Archivs sind die Änderungen, die das Postgebührenwesen vom Jahre 1900 an bis zur Neuordnung von 1919 erfahren hat, eingehend geschildert worden. Im Anschluß daran sollen nachstehend die Wandlungen dargestellt werden, die das Gebührenwesen der Post seit dem Jahre 1920 bis in die neueste Zeit durchgemacht hat. Vorweg zu behandeln sind einige Neuerungen, die noch zu dem Gebührengesetz vom 8. September 1919 in Beziehung stehen.

Wie in dem früheren Aufsatz (Archiv 1923, S. 178) angegeben ist, hatte die verfassunggebende deutsche Nationalversammlung bei der Beratung des erwähnten Gesetzes zwei Entschließungen gefaßt. Der ersten Entschließung, die an die Reichsregierung das Ersuchen richtete, bis zum 1. Januar 1920 die Einführung des Einkilopakets, unter gleichzeitiger Herabsetzung der Gewichtshöchstgrenze für Drucksachen und Geschäftspapiere auf 500 g, vorzunehmen, ist in dem Hauptteil entsprochen worden, indem am 1. Januar 1920 mit Zustimmung des Reichsrats durch die Postordnung ein neuer Versendungsgegenstand bis zum Meistgewicht von 1 kg unter der Bezeichnung »Päckchen« im inneren deutschen Postverkehr zugelassen wurde. Die Neuerung hat sich in der Verkehrswelt gut eingeführt, der Päckchenverkehr hat sich in erfreulicher Weise entwickelt. Wünschen aus Geschäftskreisen, bei den Päckchen auch Einschreiben, Nachnahme, Wertangabe usw. zuzulassen, hat wegen entgegenstehender betrieblicher Bedenken bisher keine Folge gegeben werden können. Von der durch die Entschließung weiter geforderten Herabsetzung des Meistgewichts für Drucksachen und Geschäftspapiere mußte abgesehen werden, weil dadurch Nachteile für die Versender eingetreten wären und für eine solche einschränkende Maßnahme auch kein dienstliches Bedürfnis vorlag.

Die zweite Entschließung verlangte von der Reichsregierung, tunlichst bald Gesetzentwürfe vorzulegen, durch die alle Porto- und Gebührenfreiheiten, das Portoablösungsverfahren und die Verordnung vom 2. Juni 1877 über

gebührenfreie Beförderung von Telegrammen aufgehoben werden. Ihr ist durch das Gesetz über die Aufhebung der Gebührenfreiheiten im Post- und Telegraphenverkehr vom 29. April 1920 (Reichsgesetzbl von 1920, S. 678), das am 1. Mai 1920 bzw. 1. Juli 1920 in Kraft trat, entsprochen worden (Archiv von 1920, S. 207).

Vom Jahre 1920 an ergab sich unter der Ungunst der allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnisse, besonders infolge der unaufhaltsam fortschreitenden Geldentwertung für die Postverwaltung die harte Notwendigkeit, wiederholt und zuletzt in immer kürzeren Fristen zu Gebührenerhöhungen zu schreiten. Die verschiedenen Gesichtspunkte, von denen bei der Bemessung der Gebührensätze auszugehen ist, sind in Denkschriften, in den Begründungen der Gebührenvorlagen und in den Verhandlungen der zuständigen Körperschaften oft und ausführlich beleuchtet worden. Auch das Archiv hat in Heft 4 von 1923 (S. 113ff) sehr beachtenswerte Streiflichter aus der Tarifpolitik der Post veröffentlicht. Es sind hauptsächlich drei Richtungen, die miteinander streiten. Die erste geht dahin, daß das Post- und Telegraphenwesen ein Verwaltungskörper sei, der sich selbst unterhalten müsse. Ihr Ziel würde im deutschen Volke Verständnis finden, wenn der Geldwert in ruhiger Bahn liefe. Das ständige Sinken des Geldwerts verhindert aber zur Zeit, die Berechtigung dieser Forderung anzuerkennen. Es wird gegen sie geltend gemacht, daß die Erhöhung der Postgebühren wie die Erhöhung der Eisenbahntarife die allgemeine Teuerung steigere und daraus der bekannte Kreislauf der Dinge entstehe. Die zweite Richtung verlangt zwar nicht eine volle Anpassung an das Sinken des Geldwerts, aber eine schnellere und weitergehende Anpassung, als sie stattgefunden hat, und die dritte Richtung endlich hält es für geboten, den Verkehr nur so weit zu belasten, als es ohne Auswirkung von Zerstörungen im Familien- und Geschäftsverkehr angängig ist. Diese dritte Ansicht hat die Vorherrschaft. Allen drei Richtungen gemeinsam ist das Verlangen nach größter Sparsamkeit im inneren Betrieb. Die Postverwaltung ist bemüht gewesen, diesen verschiedenen Auffassungen gegenüber eine richtige Mittellinie einzuhalten. Sie konnte sich nicht lediglich nach dem Sinken des Geldwerts und dem Verlangen auf Gleichstellung ihres Haushalts richten, sie durfte auch die Tragfähigkeit des Verkehrs, in welcher Hinsicht die Verkehrsrückgänge eine deutliche Sprache redeten, nicht aus dem Auge lassen. Dieses maßvolle Vorgehen begegnete sowohl in dem verfassungsgemäß zur beratenden Mitwirkung berufenen Verkehrsbeirat als auch bei den Verhandlungen im Reichsrat und Reichstag bzw. Reichstagsausschuß verständnisvoller Würdigung und Förderung, und die Gebührenvorlagen fanden bis auf kleinere Änderungen stets die Billigung der gesetzgebenden Körperschaften. Daß die Gebührenerhöhungen in der letzten Zeit in so kurzen Zwischenräumen von sechs und sogar vier Wochen aufeinander folgten, ist dem Zwange der Verhältnisse zuzuschreiben. An die ausführenden Verkehrsanstalten wurden dadurch hohe Anforderungen gestellt; ihrer Mitarbeit ist es zu danken, daß sich die häufigen und zum Teil einschneidenden Änderungen reibungslos vollziehen konnten.

In den nachstehenden Ausführungen sind die verschiedenen Gebührenänderungen unter knapper Zusammenfassung ihrer Veranlassung und ihrer Auswirkungen nach der Zeitfolge behandelt. Aus äußeren Gründen mußte darauf verzichtet werden, die jedesmaligen Änderungen in den Gebührensätzen für die einzelnen Versendungsgegenstände usw. aufzuzählen. Dafür ist am Schluß eine Anlage beigegeben, die die Entwicklung der Gebühren im Postverkehr von 1914 (vor dem Kriege) bis 1. April 1923 in übersichtlicher Form veranschaulicht.

Gesetz über Postgebühren vom 29. April 1920. (Reichsgesetzbl von 1920, S. 683).

In Kraft getreten am 6. Mai 1920, hinsichtlich der §§ 5 und 6 (Zeitungen) am 1. Januar 1921.

Die auf S. 163ff des Archivs von 1923 in ihrer Bedeutung ausführlich beleuchtete Gebührenumgestaltung vom 1. Oktober 1919 versprach nach den Erfahrungen der ersten Monate, die auf sie gesetzten Erwartungen hinsichtlich des veranschlagten Mehrertrags zu erfüllen. Aber schon zu Beginn des Jahres 1920 zeigte sich, daß der Posthaushalt für 1920 unter der Wirkung der fortschreitenden Geldentwertung, die der Post ganz erhebliche Mehrausgaben an persönlichen und sächlichen Kosten aufbürdete, mit einem Fehlbetrag von mehr als zwei Milliarden Mark zu rechnen hatte. Eine nochmalige Erhöhung der Gebühren war daher unabweisbar. Hinsichtlich ihres Ausmaßes mußte einerseits darauf Bedacht genommen werden, einen angemessenen geldlichen Ertrag zu erzielen, anderseits aber die Mehrbelastung in erträglichen Grenzen zu halten und insbesondere nicht dem Wiederaufbau des Wirtschaftslebens hinderlich zu sein. Unter diesen Gesichtspunkten ist die neue Gebührenvorlage aufgestellt worden. Sie wurde nach eingehender Beratung mit dem Verkehrsbeirat und nach ausgedehnten Verhandlungen im Reichsrat und in der verfassunggebenden deutschen Nationalversammlung, die zu Abänderungen in verschiedenen Punkten führten, am 29. April 1920 endgültig verabschiedet und ist mit Ausnahme der Bestimmungen über die Zeitungsgebühren, die zunächst am 1. Oktober 1920 wirksam werden sollten, dann aber auf den 1. Januar 1921 verschoben wurden, am 6. Mai 1920 in Kraft getreten (Amtsbl von 1920, S. 71).

Das neue Gesetz über Postgebühren brachte eine Reihe wichtiger Änderungen von grundsätzlicher Bedeutung:

a) Der bei dieser Erhöhung und auch bei den nachfolgenden Neureglungen den Ausgangspunkt des Tarifs bildende einfache Fernbrief kam von 20 auf 40 Pf. zu stehen.

b) Während bisher nur die Gebühren für Briefe, Pakete, Wertsendungen und Zeitungen gesetzlich geregelt waren, sind in das neue Gesetz auch die Gebühren für Postkarten, Drucksachen, Geschäftspapiere, Warenproben, Mischsendungen, Päckchen und Postanweisungen aufgenommen worden, über die bisher die Postordnung Bestimmung traf. Diese Neuerung entsprach Anregungen aus der Mitte des Reichsrats und des Hauptausschusses der Nationalversammlung, denen es nicht mehr zeitgemäß erschien, Gebühren mit Erträgen von Hunderten von Millionen im Verordnungswege zu regeln. Demgemäß umfaßt das Postgebührengesetz seitdem die Grundgebühren aller Postsendungen bis auf einige von untergeordneter Bedeutung, während die Nebengebühren nach wie vor der Festsetzung durch die Postordnung vorbehalten sind.

c) Die ermäßigten Gebührensätze für Postkarten und Briefe im Orts- und Nachbarortsverkehr wurden beseitigt. Für diese Änderung konnte von der Postverwaltung ins Feld geführt werden, daß die Arbeit, die die Orts- und Nachbarortssendungen verursachen, nicht geringer sei als die aus der Behandlung der Fernsendungen entspringende Arbeit. Allein die kürzere Beförderungsstrecke könne die Ermäßigung nicht rechtfertigen. Es wurde ferner darauf hingewiesen, daß die Bevölkerung, die nicht in den Städten wohnt, und nur in diesen hat der Orts- bzw. Nachbarortsverkehr wesentliche Bedeutung, für die Mindereinnahme aufzukommen habe, die in den

Städten entsteht. Die Beseitigung des Vorrechts der Städte bilde daher einen Akt ausgleichender Gerechtigkeit. Überdies würde nach der Erhöhung der Ferngebühr der Anreiz zur Verwendung von Sammelsendungen in einem Maße wachsen, daß daraus große Gebührenverluste zu erwarten wären, wenn die Ermäßigungen bestehen blieben.

d) Die Vergünstigung, daß für nicht- oder unzureichend freigemachte gebührenpflichtige Dienstpostkarten und -briefe nur der einfache Fehlbetrag nacherhoben wird, während andere Sendungen dem Doppelten des Fehlbetrags unterliegen, wurde dahin eingeschränkt, daß für derartige Dienstpostkarten und -briefe zu dem einfachen Fehlbetrag ein Zuschlag von 10 Pf. tritt, mit dem die Kosten der umständlichen Behandlung dieser Sendungen bestritten werden sollten.

e) Bei den Paketgebühren ist die Spannung zwischen der dritten und vierten Gewichtstufe erhöht worden. Die Zahl der über 15 kg schweren Pakete war durch die Zunahme des Lebensmittelversandes und durch die Abwanderung von der Eisenbahn zur Post erheblich gestiegen. Diese schweren Sendungen verteuern den Betrieb sehr stark, es war daher erforderlich und gerechtfertigt, die Spannung zu erhöhen. Der Sperrgutzuschlag für Pakete mußte von 50 auf 100 v H heraufgesetzt werden, weil die erheblichen Kosten, die die sperrigen Sendungen durch die übermäßige Inanspruchnahme der Laderäume verursachen, durch den Zuschlag von 50 v H nicht mehr gedeckt wurden. Für dringende Pakete, die bis dahin einer festen Zuschlaggebühr von 2 ℳ unterlagen, wurde nach dem Vorbild der dringenden Telegramme die dreifache Beförderungsgebühr festgesetzt. Die Erhöhung der Gebühr sollte dem Überhandnehmen der als dringend eingelieferten Pakete wehren und dazu beitragen, daß wirklich dringende Pakete, z. B. solche mit leicht verderblichem Inhalt, lebenden Tieren, Arzneien, Pflanzen usw., in der Beförderung nicht leiden. Dringende sperrige Pakete wurden von dem Sperrgutzuschlag befreit.

f) Die Versicherungsgebühr für Wertsendungen, die bis dahin 40 Pf. für je 1 000 ℳ des angegebenen Wertes betrug und damit sehr viel niedriger war als z. B. die beim Eisenbahngepäck eingeführte Versicherungsgebühr, wurde neu geregelt. Sie wurde festgesetzt auf 1 ℳ für Wertpakete bis 500 ℳ, um diese Pakete, von denen viel Gebrauch gemacht wurde, nicht zu sehr zu verteuern, auf 2 ℳ für Pakete von 500 bis 1 000 ℳ und auf ebenfalls 2 ℳ für jedes weitere Tausend der Wertangabe. Für Briefe mit Wertangabe, bei denen die Verlustgefahr geringer erschien als beim Paketverkehr, wurde die Versicherungsgebühr auf 1 ℳ für je 1 000 ℳ bemessen. Der Reichspostminister erhielt durch das Postgebührengesetz die Ermächtigung, die Versicherungsgebühr herabzusetzen. Dies geschah für den — übrigens nicht eingetretenen — Fall, daß die neuen Versicherungsgebühren zu weit gehen sollten.

g) Der niedrigste Gebührensatz für Postanweisungen, der sich bisher bis 5 ℳ erstreckte, wurde auf Postanweisungen bis 50 ℳ ausgedehnt, um dem gesunkenen Geldwert Rechnung zu tragen. Die früheren niedrigsten Betragstufen 5, 100, 250 ℳ wurden in die zwei Stufen 50 und 250 ℳ zusammengezogen.

h) Die Einnahme an Zeitungsgebühr deckte die Selbstkosten der Post bei weitem nicht mehr. Es mußte deshalb eine neue Gebührenform

geschaffen werden, die durch ihre Einfachheit Ersparnisse für Post und Verleger herbeizuführen bezweckte. Das Gewicht der Zeitungen sollte in der Weise berücksichtigt werden, daß aus dem Jahresgewicht, bei dem bis dahin das Kilogramm als Gebühreneinheit eine Rolle spielte, das Durchschnittsgewicht für die einzelne Zeitungsnummer gewonnen wird, und daß die Durchschnittsgewichte dann in Gewichtstufen eingeteilt werden, ähnlich wie sich die Gebühren für Briefsendungen nach Gewichtstufen richten. Das bisherige, ungerecht wirkende Freigewicht von je 1 kg für die Wochenausgabe wurde beseitigt, ebenso kam das Zeitungsbestellgeld in Wegfall. In einem besonderen Paragraphen (6) fanden Vorschriften über Sammelüberweisungen Aufnahme, die für wöchentlich einmal und weniger erscheinende periodische Zeitschriften seitens der Verleger zugelassen wurden. Die Änderungen traten mit dem 1. Januar 1921 in Kraft.

Die Gebühren für Briefsendungen und Postanweisungen nach dem Ausland, die bisher trotz der starken Entwertung des Geldes geschont waren, um die Wiederanknüpfung von Handelsbeziehungen nicht zu erschweren, wurden unter möglichster Rücksichtnahme auf die Handelswelt nur soweit heraufgesetzt, daß sich eine Erhöhung der Gebühren gegenüber den Friedenssätzen um das Vierfache ergab.

Gleichzeitig mit der Neureglung der gesetzlichen Postgebühren trat eine mit Zustimmung des Reichsrats erlassene Verordnung über die Erhöhung usw. der der Postordnung vorbehaltenen Gebühren in Kraft. Diese Nebengebühren wurden im allgemeinen in demselben Verhältnis wie die Beförderungsgebühren erhöht; dabei sind sie in weitgehendem Maße auf halbe und volle Markbeträge nach oben oder unten abgerundet worden, um Beamten und Publikum die Anwendung der neuen Tarifsätze zu erleichtern und die glatte Abwicklung des Schalterverkehrs zu fördern. Neu gelangten zur Einführung:

- eine Zuschlaggebühr für jede postlagernde Sendung (PO § 40, III), als Entschädigung für die Mehrarbeit, die die Behandlung postlagernder Sendungen gegenüber den anderen Sendungen verursacht;
- eine Paketlagergebühr für jedes Paket, das ohne Verschulden der Post lagert (PO § 41, I), als Ersatz für die der Post durch die Bearbeitung, Übergabe und Beaufsichtigung der lagernden Pakete erwachsenden Selbstkosten und zum Zwecke der Eindämmung der zur Lagerung kommenden Pakete.

Die Vorzeigegebühr für Nachnahmepakete (PO § 19, XI) wurde stärker als die Vorzeigegebühr für Nachnahmebriefsendungen erhöht, weil der Nachnahmepaketverkehr einen so starken Umfang angenommen hatte, daß er nur unter Aufwendung außergewöhnlich hoher Kosten bewältigt werden konnte.

Fachgebühr zahlten bisher nur die Postabholer, die ein besonderes Fach des Ausgabeschranks eingeräumt erhalten hatten. Diese Beschränkung fiel weg, und es wurde eine Postausgabegebühr (PO § 42, V) für alle Privatpersonen eingeführt, die ihre Postsendungen oder Zeitungen abholen oder abholen lassen, um dadurch eine Abdeckung der durch die Sonderbehandlung der Abholersendungen entstehenden Selbstkosten zu erzielen.

Eine neue Bestimmung erging dahin, daß die Preise für die verkäuflichen Vordrucke zu Postkarten, Paketkarten usw. nicht

mehr durch die Postordnung, sondern im Verwaltungswege festgesetzt werden. Diese Maßnahme empfahl sich, weil es sich bei den Verkaufspreisen um keine Gebühr handelt, der Erlös im Posthaushalt keine Rolle spielt und die Preise bei den fortwährend steigenden Papierpreisen häufigen Änderungen unterliegen.

Gesetz über Postgebühren vom 22. März 1921.

(Reichsgesetzbl von 1921, S. 237.) In Kraft getreten mit Ausnahme des § 5 am 1. April 1921.

Die Jahresabschlüsse der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung, die bis 1913 Überschüsse ergeben hatten, wiesen seit 1914 stets Fehlbeträge auf, die von Jahr zu Jahr größer wurden. Schon im Dezember 1920 ließ sich übersehen, daß der Fehlbetrag im ordentlichen Haushalt für 1920, der zunächst auf etwas mehr als zwei Milliarden Mark geschätzt war, auf drei Milliarden Mark anwachsen würde. Die Ursachen dieser Fehlbetriebswirtschaft lagen in der außerordentlichen Steigerung aller Ausgaben, die sich in Personalausgaben und sächliche Ausgaben scheiden. Da eine Abgleichung des hohen Fehlbetrags durch Personal- und Materialeinschränkungen nur in geringem Maße möglich war, mußte wiederum zu dem Mittel der Gebührenerhöhung gegriffen werden. Allerdings war es ausgeschlossen, die Tarife so hoch festzusetzen, daß der gesamte Fehlbetrag Deckung fand, es konnte sich vielmehr, wie bei der vorigen Erhöhung, wieder nur darum handeln, einen Teil des Fehlbetrags durch das Mittel der Einnahmesteigerung aufzubringen. Die Tarife waren im einzelnen so zu gestalten, daß sie ohne Schädigung kultureller und wirtschaftlicher Belange tragbar erschienen. Bei der Beratung der in diesem Sinne ausgearbeiteten Gebührenvorlage im Verkehrsbeirat und durch die gesetzgebenden Körperschaften ergab sich eine Reihe von Anregungen und Wünschen, über die eingehend zu verhandeln war. Schließlich wurde die Vorlage mit mehrfachen Änderungen vom Reichstag am 19. März 1921 verabschiedet und trat hinsichtlich der Zeitungsgebühren am 1. Juli 1921, für die übrigen Postgebühren am 1. April 1921 in Kraft (Amtsbl von 1921, S. 27). Von den durch das neue Postgebührengesetz herbeigeführten wichtigeren Änderungen sind zu erwähnen:

a) Der einfache Fernbrief kam von 40 auf 60 Pf. zu stehen.

b) Die Wiedereinführung ermäßigter Gebührensätze für Postkarten und Briefe im Ortsverkehr wurde gegen den Einspruch der Regierung beschlossen. Ortsverkehr ist nach dem Gesetz der Verkehr innerhalb des Orts- und Landbestellbezirks des Aufgabepostorts. Die Grenze des Aufgabepostorts deckt sich mit der Gemeindegrenze. Der Ortsverkehr erstreckt sich nicht auf Nachbarorte mit Postanstalt, die zu einer anderen Gemeinde gehören. Der frühere Nachbarortsverkehr ist also nicht wieder aufgelebt; dahingehende Anträge wurden von der Regierung mit Erfolg bekämpft.

c) Zerlegung der bisherigen zweiten Gewichtstufe über 20 bis 250 g für Briefe im Fernverkehr in zwei Stufen, über 20 bis 100 g und über 100 bis 250 g, auf dringenden Wunsch des Verkehrsbeirats, der bei der gebotenen starken Heraufsetzung der Gebühren für Doppelbriefe eine billigere Zwischenstufe für unentbehrlich hielt.

d) Einfügung einer Abart der Drucksachen unter der Bezeichnung »Drucksachenkarte« in das Postgebührengesetz zu einem um 5 Pf. niedrigeren Gebührensatz als die Drucksachen bis 50 g. Die Drucksachenkarten durften außer der Angabe des Absenders und des Absendungstags keinerlei Zusätze oder Änderungen im Sinne der PO § 7, X enthalten.

e) Zulassung von Ansichtskarten, auf deren Vorderseite Grüße oder ähnliche Höflichkeitsformeln mit höchstens fünf Worten niedergeschrieben sind, zur Beförderung als Drucksache gegen ermäßigte Gebühr. Die Regierung wollte, um der Ansichtskartenindustrie ihre Lage zu erleichtern, eine entsprechende Vergünstigung durch die Postordnung festlegen; bei der Beratung der Vorlage entschieden sich die gesetzgebenden Körperschaften aber dafür, die Ansichtskarten in das Postgebührengesetz aufzunehmen.

f) Erhöhung des Zuschlags für nichtfreigemachte gebührenpflichtige Dienstpostkarten und -briefe von 10 Pf. auf 30 Pf. Der Wunsch der Regierung, die diesen Sendungen gegenüber anderen nichtfreigemachten Sendungen eingeräumte Vergünstigung gänzlich aufzuheben, ließ sich bei dem Widerspruch des Reichsrats nicht durchsetzen.

g) Abrundung nachzuerhebender Gebührenbeträge auf 10 Pf. (statt auf 5 Pf.) nach oben.

h) Einräumung einer auf die Hälfte ermäßigten Gebühr für Zeitungspakete bis 5 kg in der Nahzone. Die näheren Vorschriften sind durch die Postordnung getroffen. Für Zeitungspakete wird von der Postverwaltung weder im Falle eines Verlustes oder einer Beschädigung, noch im Falle einer verzögerten Beförderung oder Bestellung Ersatz geleistet.

i) Für Postanweisungen ist in Verbindung mit der Einführung weiterer Gebührenstufen der Meistbetrag von 1 000 auf 2 000 ℳ erhöht.

k) Bei der Zeitungsgebühr wurde eine stärkere Staffelung des Durchschnittsgewichts der Zeitungsnummern vorgenommen und eine jährliche Mindestgebühr festgesetzt. Zugleich führte der § 5 die Verpflichtung ein zur Zahlung von Vergütungen für abgeholte und in Bahnhofsbriefen beförderte Verlegerstücke in bestimmten Fällen. Auch die Frage der Tragung der Verpackungskosten wurde auf eine neue, von der ursprünglichen Absicht der Postverwaltung abweichende Grundlage gestellt.

Durch das Gesetz vom 22. März 1921 (Reichsgesetzbl von 1921, S. 241) erhielt der Reichspostminister die Ermächtigung, die Auslandspostgebühren mit Zustimmung des Reichsrats im Rahmen der Beschlüsse des Weltpostkongresses in Madrid vom 30. November 1920 schon im Laufe des Jahres 1921 in Kraft zu setzen. Die Gebühren für Briefsendungen nach dem Ausland wurden vom 1. April 1921 an in einem der Erhöhung der Inlandsgebühren entsprechenden Maße erhöht.

Von einer allgemeinen Erhöhung der in der Postordnung enthaltenen Gebühren, der sogenannten Nebengebühren, konnte dieses Mal Abstand genommen werden, weil diese Gebühren schon stark angespannt waren und der geldliche Ertrag einer weiteren Erhöhung ohne Belang gewesen wäre. Die Erhöhung blieb beschränkt auf die Einschreibgebühr und die Eilbestellgebühren. Ermäßigt wurde die Gebühr für Blindenschriftsendungen (PO § 7, XIII), vornehmlich aus Rücksicht auf die Kriegsblinden. Nachstehende Gebühren gelangten neu zur Einführung:

Gebühr für das Verlangen der wiederholten Vorzeigung eines Postauftrags oder einer Nachnahmesendung (PO § 18, XVI, § 19 XI), als Entschädigung

für die aus der siebentägigen Lagerung und aus der zweiten Vorzeigung erwachsenden Selbstkosten;

Gebühr für die Rückgabe noch nicht abgegangener Sendungen (PO § 33, VII), die gerechtfertigt erschien, weil das Prüfen der Berechtigung des Antragstellers, das Streichen der Eintragungen in den Büchern usw. in den meisten Fällen einen erheblichen Zeitaufwand verursachen;

Gebühr für Ausstellung von Doppeln zu Zeitungsquittungen (PO § 47, III), als Entgelt für die entstehende Mühewaltung.

Für Postaufträge (PO § 18, XVI) wurde bisher ein Einheitsgebührensatz erhoben, der durch Zusammenrechnen der Beförderungs-, Einschreib- und Vorzeigegebühr gebildet war. Die Festsetzung eines Einheitssatzes hatte den Nachteil, daß jedesmal eine besondere Änderung der Postordnung nötig war, wenn sich die Briefgebühr oder die Einschreibgebühr änderte. Es erschien daher zweckmäßig, die Gebührenvorschrift in Übereinstimmung mit den Gebührenvorschriften für Nachnahmesendungen neu zu fassen.

Die Selbstkosten der Postverwaltung für das Papier zu den mit dem Freimarkenstempel versehenen Postkarten, Postanweisungen und Kartenbriefen hatten sich erheblich gesteigert. Buchdrucker und Auftraggeber von Buchdruckereiarbeiten kauften vielfach, um die hohen Kosten für das Papier zu sparen, amtliche gestempelte Postkarten in großen Mengen und bedruckten sie für ihre Geschäftszwecke. Sie erzielten damit auf Kosten der Post Gewinne. Bei dieser Sachlage mußte die Erhebung eines Zuschlags für das Papier gerechtfertigt erscheinen. Die Einführung des Papierpreiszuschlags wurde bereits am 18. Februar 1921 wirksam gemacht.

Für die nach § 48 des Postgesetzes zulässigen Abkommen wegen Prüfung der Empfangsberechtigung des Abholers war bis dahin keine Entschädigung vorgesehen. Da die Bearbeitung der Abkommen und die ständige Prüfung der Empfangsberechtigung der abholenden Person eine nicht unerhebliche Belastung der Postanstalten und eine Verteuerung des Ausgabedienstes bedeuteten, erschien die Erhebung entsprechender Gebühren (PO § 42, II und § 42, V) berechtigt; sie traten erst am 1. Mai 1921 in Kraft.

Gesetz über Postgebühren vom 19. Dezember 1921.

(Reichsgesetzbl von 1921, S. 1593). In Kraft getreten am 1. Januar 1922.

Im Oktober 1921 sah sich die Reichsregierung unter dem Zwange der fortschreitenden Geldentwertung und Teuerung veranlaßt, eine abermalige, durchgreifende Erhöhung der Bezüge für Beamte und Lohnempfänger herbeizuführen. Der der Postverwaltung hieraus entstehende Mehraufwand bezifferte sich auf rund $2^3/_4$ Milliarden Mark jährlich. Gleichzeitig trat auch bei den sächlichen Ausgaben unter der Wirkung der neuen Aufwärtsbewegung der Preise eine starke Steigerung ein, die bei dem ordentlichen Haushalt der Post einen jährlichen Mehraufwand von mindestens 1 Milliarde Mark erforderte. Unter Hinzurechnung des bereits vorhandenen Jahresfehlbetrags von rund 4 Milliarden Mark sah sich die Postverwaltung zu jenem Zeitpunkt also vor einen Jahresfehlbetrag von rund $7^3/_4$ Milliarden Mark gestellt. Diesen ganzen Betrag auf einmal durch Gebührenerhöhung tilgen zu können, erschien zunächst ausgeschlossen. Die Vorlagen wegen Erhöhung der Gebühren waren daher anfänglich auf einen Mehrertrag von 5½ Milliarden Mark abgestellt, so daß noch ein Fehlbetrag von rund 2¼ Milliarden Mark verblieben wäre. Die

Reichsregierung sah sich jedoch aus inzwischen eingetretenen zwingenden politischen und finanziellen Gründen genötigt, den Fehlbetrag vollständig zu beseitigen. Die Vorlagen mußten deshalb geändert und statt der vorgesehenen Gebühren, die etwa das Fünfzehnfache der Friedensgebühren ausmachten, Gebühren festgesetzt werden, die durchschnittlich dem Zwanzigfachen der Friedensgebühren entsprachen. Infolgedessen kam z. B. der einfache Fernbrief von 60 Pf. sogleich auf 2 M zu stehen. Mit dem aus dieser stärkeren Erhöhung erhofften Mehrertrag glaubte man den Fehlbetrag völlig beseitigen und den Posthaushalt ins Gleichgewicht bringen zu können. Bei den Beratungen wurde eine Herabsetzung der in der Regierungsvorlage vorgeschlagenen Gebühren für Ansichtskarten, Päckchen und Zeitungen beschlossen; in dieser geänderten Fassung fand die Vorlage am 19. Dezember 1921 im Reichstag Annahme und konnte am 1. Januar 1922 in Kraft gesetzt werden (Amtsbl von 1921, S. 241). Auch dieses neue Postgebührengesetz vom 19. Dezember 1921 enthielt, abgesehen von der Neufestsetzung der Gebühren, eine Anzahl wichtiger Änderungen, die nachstehend kurz zusammengefaßt sind:

a) Für den von Behörden abgesandten dienstlichen Aktenbrief im Gewicht über 250 bis 500 g war in der früheren bayerischen Postordnung eine besondere Gebühr festgesetzt. Es lag im Bedürfnis, diese Einrichtung für die Behörden im ganzen Reichspostgebiet einzuführen und die Beförderungsgebühr für den dienstlichen Aktenbrief in das Gesetz aufzunehmen. Dies ist im § 1 unter Ziffer 3 geschehen.

b) Die Wiedereinführung einer ermäßigten Gebühr für Ortsbriefe und Ortspostkarten vom 1. April 1921 an hatte in einzelnen Orten den Wunsch entstehen lassen, es möchte auch der frühere Nachbarortsverkehr zu ermäßigten Taxen wieder eingeführt werden. Aus schwerwiegenden Gründen mußte davon abgesehen werden. Es war aber nicht zu verkennen, daß eine besondere Härte für solche baulich zusammenhängenden Orte bestand, die verschiedenen Staatsgebieten angehören und sich deshalb nicht wie andere im gleichen Staatsgebiet gelegene Orte die aus einem Zusammenschluß zu einer Gemeinde erwachsenden Vorteile verschaffen können. Um diese Härten zu vermeiden, wurde in den § 1 Abs. 2 des Gesetzes die Bestimmung aufgenommen: »Ortsverkehr kann ferner vom Reichspostminister mit Zustimmung des Reichsrats zwischen Orten zugelassen werden, die baulich zusammenhängen und durch die Zugehörigkeit zu verschiedenen Ländern gehindert sind, sich zu einer Gemeinde zusammenzuschließen.«

c) Für die Nachschußgebühr, der nicht- oder unzureichend freigemachte Briefsendungen unterliegen, ist ein Mindestsatz von 50 Pf. vorgesehen worden, um die Bestimmungen für den innerdeutschen Verkehr mit den auf dem Weltpostkongreß in Madrid beschlossenen Bestimmungen für den zwischenstaatlichen Postverkehr, die eine solche Mindestgebühr festsetzen, in Übereinstimmung zu bringen. Sie erschien auch insofern gerechtfertigt, als die Kosten für die Sonderbehandlung dieser Sendungen und für die Einziehung und Verrechnung der Nachschußgebühren so hoch waren, daß sie durch eine bloße Verdopplung geringer fehlender Beträge nicht mehr gedeckt wurden.

d) Auf eine Erhöhung der Zuschlaggebühr für nicht- oder unzureichend freigemachte gebührenpflichtige Dienstpostkarten und -briefe, die im Hinblick auf die

Steigerung der Kosten gerechtfertigt gewesen wäre, mußte zufolge dagegen erhobenen Einspruchs verzichtet werden. Dagegen wurde festgesetzt, daß sich die Sonderbehandlung der gebührenpflichtigen Dienstpostkarten und -briefe künftig nur noch auf die nichtfreigemachten, mit dem vorgeschriebenen Vermerk versehenen Sendungen erstreckt, und daß unzureichend freigemachte Sendungen den allgemeinen Vorschriften unterliegen. Sendungen dieser Art sind den absendenden Behörden in der Regel zur Ergänzung der Freimachung zurückzugeben, damit die mit der Gebührenbelastung verbundene Unannehmlichkeit für die Empfänger soweit als möglich vermieden wird.

e) Bei den Wertsendungen trat eine Erhöhung der Gebühren bei den Wertbriefen ein; die ermäßigte Gebühr für Wertpakete bis 500 ℳ fiel weg; außerdem wurde mit Rücksicht auf die der Post bei den Wertsendungen obliegende umfangreiche Arbeit und auf die Haftung eine Mindestversicherungsgebühr von 3 ℳ für jede Sendung festgesetzt.

f) Bei den Postanweisungen war die Erleichterung möglich, die erste Betrag- (Vor-) Stufe von 50 auf 100 ℳ zu erhöhen.

g) Die in der Regierungsvorlage vorgesehene Erhöhung der Zeitungsgebühr und der Entschädigung für die Verpackung der Zeitungen fand nicht die Zustimmung der gesetzgebenden Körperschaften; die Sätze blieben unverändert. Der Abs. 4 des § 5 erweiterte in seiner neuen Fassung den Kreis der an der Vergütung für Abholerzeitungen Beteiligten. Die Berechtigung zur Erlangung der Vergütung war nun nicht mehr auf Buchhändler und Empfänger von Bahnhofsbriefen beschränkt, sondern jedermann zugestanden, der fünf oder mehr Stücke derselben Zeitung bezieht und von der Post abholt. Im § 6 wurde eine andere Form der Aufschrift der Sammelsendungen vorgesehen.

h) Aus der Erkenntnis, daß auch bei den Postgebühren die häufige Wiederkehr gesetzlicher Bindung an die allgemeine Preislage hinderlich sei, ergab sich die Notwendigkeit, in das Postgebührengesetz einen neuen Paragraphen (7) einzuschalten, der die Ermächtigung ausspricht, daß die in den §§ 1 bis 6 bestimmten Gebührensätze durch den Reichspostminister mit Zustimmung des Reichsrats und eines aus 21 Mitgliedern bestehenden Ausschusses des Reichstags erhöht oder ermäßigt werden können.

Die Einführung des Satzes von 2 ℳ für den einfachen Inlandsbrief machte auch bei den Auslandsgebühren eine entsprechende Erhöhung notwendig, worüber dem Reichsrat eine besondere Vorlage zu unterbreiten war.

Die Nebengebühren sind, abgesehen von einigen Ausnahmen, erhöht worden. Ohne Erhöhung blieben insbesondere alle die Postabholung betreffenden Gebühren, weil befürchtet wurde, daß die Empfänger die Abholung aufgeben und sich die Sendungen ins Haus bestellen lassen würden. Auch die Gebühr für Blindenschriftsendungen ist im Interesse der Kriegsblinden unverändert gelassen worden.

Gleichzeitig mit dem neuen Postgebührengesetz trat am 1. Januar 1922 die mit Zustimmung des Reichsrats erlassene neue Postordnung vom 22. Dezember 1921 in Kraft. Sie gilt für das gesamte Postgebiet des Deutschen Reichs und trat an die Stelle der seitherigen drei Postordnungen, nämlich der
Postordnung für das Deutsche Reich vom 28. Juli 1917, der Postordnung für Bayern vom 24. März 1917 und der Postordnung für Württemberg vom 12. September 1917,

die mit dem 31. Dezember 1921 ihre Gültigkeit verloren.

Die neue Postordnung führte folgende bis dahin nicht bestehende Gebühren ein:

Gebühr für die Einlieferung von Sendungen durch Straßenbahnbriefkasten (PO § 29, I), gerechtfertigt durch die besondere Behandlung und schnellere Beförderung der Sendungen sowie durch die der Postverwaltung entstehenden Aufwendungen für die Leerung und Unterhaltung der Straßenbahnbriefkasten;

Gebühr für die Zurückziehung einer Zeitungsbestellung (PO § 33, X), als Entgelt für die mit der Zurückziehung verbundenen zeitraubenden Arbeiten im Postbetrieb;

Gebühr für die Nachfrage nach postlagernden Sendungen außerhalb der Postschalterstunden (PO § 40, VII), zur Deckung der durch das Heraussuchen entstehenden besonderen Kosten und zur Verhütung von Mißbrauch;

Gebühr für die Ausfertigung von Bescheinigungen über gezahlte Ersatzbeträge (PO § 47, III), als Entgelt für die Mühewaltung.

Verordnung zur Änderung der gesetzlichen Postgebühren vom 1. Juni 1922.

(Reichsgesetzbl von 1922, I S. 489). In Kraft getreten am 1. Juli 1922.

Der den gesetzgebenden Körperschaften vorgelegte Entwurf zum Posthaushalt für 1922 stimmte in Einnahme und Ausgabe überein. Es war also gelungen, die seit dem Jahre 1914 unter dem Einfluß des Krieges und seiner Folgeerscheinungen aufgetretenen Fehlbeträge zu beseitigen. Seit der Aufstellung des Haushaltsentwurfs war jedoch abermals eine starke Geldentwertung eingetreten, unter deren Zwange sich die Reichsregierung veranlaßt sah, eine neue Erhöhung der Bezüge für Beamte und Lohnempfänger mit Wirkung vom 1. April 1922 herbeizuführen. Der auf die Postverwaltung entfallende Mehrbetrag war auf rund 4,3 Milliarden Mark zu veranschlagen; dazu trat unter dem Einfluß der neuen Aufwärtsbewegung aller Preise eine starke Steigerung bei den Betriebs- und sächlichen Ausgaben, die einen jährlichen Mehraufwand von rund 1,2 Milliarden Mark verursachen mußten. Hieraus ergab sich ein Fehlbetrag von rund 5,5 Milliarden Mark im Haushalt für 1922. In Auswirkung von bei der Beratung des Haushalts im Reichstag vorgenommenen Abstrichen, durch die mit allem Nachdruck betriebene Vereinfachung von Verwaltung und Betrieb, insbesondere durch Ersparnisse von Personalausgaben, und in der Erwartung einer im Haushalt noch nicht vorgesehenen Mehreinnahme an Gebühren war es angängig, einen größeren Teil dieses Fehlbetrags als abgebürdet anzusehen, so daß schließlich für 1922 zur Gleichstellung des Posthaushalts rund 4 Milliarden Mark neu zu beschaffen blieben. Da sich weitere Möglichkeiten zur Einschränkung der Ausgaben und Steigerung der Einnahmen ohne Gebührenerhöhung nicht boten, und die Postverwaltung einem politischen Zwang zur Aufbringung des Mehrertrags unterlag, ergab sich die Notwendigkeit, zu einer abermaligen Gebührenerhöhung zu schreiten. Die entsprechende Vorlage fand im Reichsrat Zustimmung mit der Maßgabe, daß die von der Regierung vorgeschlagene Erhöhung der Zeitungsgebühren etwas abgeschwächt wurde. Auch der 27. Reichstagsausschuß, dem von da an die Beratung der Gebührenvorlagen zufiel, stimmte dem Entwurf zu, beschloß aber mit Rücksicht auf die damals der Prüfung durch die Reichsregierung unterliegende Frage einer Hilfsaktion für die Presse von einer Änderung der gesetzlichen Zeitungsgebühren vorerst ganz

abzusehen. Diesem Beschluß traten Reichsregierung und Reichsrat bei, und die Verordnung konnte zum 1. Juli 1922 in Kraft gesetzt werden (Amtsbl von 1922, S. 105). Sie brachte folgende wichtigere Änderungen im Postgebührenwesen:

a) Der einfache Fernbrief kam von 2 auf 3 ℳ zu stehen.

b) Im Ortsverkehr blieb die Postkartengebühr unverändert, die Gebühr für den einfachen Brief wurde ermäßigt. Es hatte sich gezeigt, daß da, wo das Monopol der Verwaltung aufhört, die Privatunternehmung für sie günstige Verhältnisse ausnutzt, ungünstige dagegen der Post überläßt. Dies war der Fall im Ortsbriefverkehr und im Paketverkehr der Nahzone. In beiden Beziehungen war daher Schonung geboten. Beim Doppelbrief des Ortsverkehrs wurde die beim Fernbrief bereits bestehende Teilung der Gewichtstufe von 20 bis 250 g in zwei Stufen, die eine von 20 bis 100, die andere von 100 bis 250 g, eingeführt. Die Verschiedenheit der Gewichtstufen im Orts- und Fernverkehr war dem Dienste nicht zuträglich, auch vom Publikum wurde die Gleichheit der Gewichtstufen gewünscht.

c) Bei den Drucksachen wurde, um der Verkehrswelt entgegenzukommen, eine Vorstufe von 20 g mit dem bisherigen untersten Gebührensatz gebildet.

d) Die am 1. April 1921 auf Beschluß des Reichstags als neuer Versendungsgegenstand eingeführte Drucksachenkarte hatte sich in den Versenderkreisen keine rechte Beliebtheit erworben, weil bei ihr aus betriebstechnischen und tariflichen Gründen keinerlei Zusätze oder Änderungen zugelassen waren, wie sie sonst bei Drucksachen gemacht werden dürfen. Die besondere Tarifbildung für die Drucksachenkarte wurde daher auf Antrag des Verkehrsbeirats beseitigt, zumal da nach dessen Ansicht nach Einführung einer besonderen Tarifstufe für Drucksachen bis 20 g (vgl. vorstehend unter c) ein Bedürfnis zur Beibehaltung der Drucksachenkarte nicht bestand.

e) Auf Vorschlag des Verkehrsbeirats wurde unter Festhalten an den zwei Entfernungszonen im Paketverkehr zwischen die Gewichtstufen von 5 und 10 kg eine neue Stufe zu 7½ kg eingefügt. Um den Paketverkehr der Nahzone und die Einnahmen daraus wieder mehr auf die Post zu lenken, erschien es angemessen, die Gebühren für die höheren Gewichtstufen beizubehalten oder sogar herabzusetzen. Dagegen war es nicht zu umgehen, bei den Paketen in der Fernzone eine kräftigere Erhöhung vorzusehen, die sowohl die gesteigerten Selbstkosten der Post decken als auch ein angemessenes Verhältnis zu den erhöhten Frachtsätzen des Eisenbahngüterverkehrs herstellen sollte. Andernfalls war zu befürchten, daß die schweren Pakete in übergroßer Zahl der Post zufließen und dort auf Mangel an Beförderungsmitteln und Raum stoßen würden.

f) Die Bemühungen der Postverwaltung, um endlich die seit Jahr und Tag erbetenen, aber vom Reichsrat und Reichstag immer wieder zurückgestellten Erhöhungen der Zeitungsgebühren zu erreichen und das nicht mehr erträgliche Mißverhältnis zwischen Leistung und Bezahlung zu beseitigen, führten, wie im Eingang dieses Abschnitts ausgeführt ist, auch diesmal nicht zum Ziel.

Infolge Erhöhung der Inlandsgebühren mußten auch die Auslandsgebühren zum Teil geändert werden. Die Gebühren wurden unter Zu-

grundelegung eines Umrechnungsverhältnisses von 1 Franken = 12 ℳ festgesetzt und dabei, soweit erforderlich, auf eine durch 25 teilbare Summe abgerundet.

Die Änderung bei den postordnungsmäßigen Nebengebühren blieb auf die Gebühren für Zeitungs-Bahnhofsbriefe (PO § 23, VI) beschränkt. Die Änderung, die am 1. Oktober 1922 in Kraft getreten ist, hatte doppelten Zweck:

1. eine Erhöhung der Gebühren unter Wegfall ihrer Begrenzung auf einen Höchstbetrag,
2. eine Erweiterung des Kreises der zum Bezug von Zeitungs-Bahnhofsbriefen zugelassenen Empfänger.

Für die bisher »Zeitungssendungen nach Art der Bahnhofsbriefe« genannten Sendungen wurde die Bezeichnung »Zeitungs-Bahnhofsbrief« eingeführt und die für sie bisher im Verwaltungswege geregelte Gebühr durch die Postordnung festgesetzt.

Verordnung zur Änderung der gesetzlichen Postgebühren vom 13. September 1922.

(Reichsgesetzbl von 1922, I S. 727). In Kraft getreten am 1. Oktober 1922, für die Änderung unter V (Zeitungen) am 1. Januar 1923.

Die sich in rascher Folge wiederholenden Erhöhungen der Bezüge des Personals anläßlich der weiter fortschreitenden Geldentwertung warfen alle Berechnungen über die Balanzierung des Posthaushalts über den Haufen. Es war füglich unmöglich, Mehrausgaben von solcher Höhe durch Vereinfachung von Verwaltung und Betrieb, durch Einschränkung der persönlichen und sächlichen Kosten, durch Entlastung des Haushalts von Ausgaben für fremde Zwecke usw. und durch Gebührenerhöhungen voll zu decken, selbst wenn mit der Vereinfachung und Sparsamkeit an die äußerste Grenze gegangen wurde und die Gebühren so weit erhöht wurden, als der Verkehr es gerade noch ertragen konnte. Bereits Ende Juli mußte mit einem Fehlbetrag von rund 20 Milliarden Mark für 1922 gerechnet werden. Eine abermalige Heraufsetzung der Gebühren war daher unvermeidbar; sie wurde zunächst auf eine Steigerung der bisherigen Gebühren um durchschnittlich 100 v H abgestellt, später aber, nach den Verhandlungen mit dem Verkehrsbeirat, in einigen Punkten geändert. Die endgültige Vorlage fand die Zustimmung des Reichsrats und 27. Reichstagsausschusses mit der einzigen Abänderung, daß die auf 4 ℳ vorgeschlagene Gebühr für die Fernpostkarte auf 3 ℳ herabgesetzt wurde. Die Verordnung trat am 1. Oktober 1922, hinsichtlich der Zeitungen (V) am 1. Januar 1923 in Kraft (Amtsbl von 1922, S. 289). Von den dadurch herbeigeführten Neuerungen im Postgebührenwesen sind folgende Punkte von Bedeutung:

a) Der einfache Fernbrief kam von 3 auf 6 ℳ zu stehen.
b) Die dem Ortsverkehr bei der Gebührenerhöhung vom 1. Juli 1922 zuteil gewordene Schonung hatte ihre Wirkung nicht verfehlt; der Ortsverkehr hatte sich bedeutend erholt, den früheren Stand aber noch nicht ganz erreicht. Es erschien daher angemessen, den Ortsverkehr auch künftig noch zu schonen.
c) Nachdem sich in den letzten Monaten eine gesteigerte Nachfrage nach Waren bemerkbar gemacht und die Eisenbahn ihre Frachtsätze für gewöhnliches Frachtgut, Eil- und Expreßgut sehr stark erhöht hatte, war

im Paketverkehr, namentlich bei den schweren Sendungen, eine erhebliche Zunahme eingetreten. Die hohen Eisenbahnfrachten veranlaßten zahlreiche Firmen, ihre Güter möglichst der billiger arbeitenden Post zuzuführen, zumal da auf diese Weise auch eine schnellere Beförderung erreicht wurde. Die starke Zunahme der schweren Pakete war für die auf solchen Betrieb nicht eingerichtete Post in hohem Grade unerwünscht und unwirtschaftlich; es traten große Unzuträglichkeiten und Mehrkosten, namentlich bei den Paketumschlagstellen, auf. Deshalb war eine stärkere Anspannung der Gebühren für Pakete, namentlich für die schweren Stücke, geboten.

d) Die Versicherungsgebühr für Wertsendungen wurde ohne Unterschied, ob es sich um Wertbriefe oder Wertpakete handelt, auf einen Einheitssatz für je 1 000 *M* der Wertangabe unter gleichzeitiger Erhöhung des Mindestsatzes festgesetzt.

e) Bei den Postanweisungen trat unter anderweitiger Abgrenzung der Betragstufen in Anpassung an die Geldentwertung eine Heraufsetzung des Meistbetrags von 2 000 auf 5 000 *M* ein.

f) Eine Erhöhung der Zeitungsgebühren war im Hinblick auf die große Notlage der Presse nicht vorgeschlagen worden. Dagegen erhielten die letzten beiden Absätze im § 5 des Postgebührengesetzes über die Verpackung der Zeitungen für den Postversand mit Wirkung vom 1. Januar 1923 eine neue Fassung, die den Grundsatz aufstellt, daß die Verpackung der Zeitungen für den Postversand der Verleger auf seine Kosten auszuführen und daß er der Post die Selbstkosten zu erstatten hat, wenn die Verpackung auf Antrag des Verlegers von der Postverwaltung ausgeführt wird.

Bei den Briefsendungen des Auslandsverkehrs wurde mit Zustimmung des Verkehrsbeirats über eine Verdopplung der bisherigen Gebühren hinausgegangen.

Die postordnungsmäßigen Postgebühren erfuhren im großen und ganzen in demselben Verhältnis wie die Beförderungsgebühren eine Erhöhung. Entsprechend den mehrfach geäußerten Wünschen aus den Kreisen der Blinden konnte das Meistgewicht für Blindenschriftsendungen (PO § 7, XIII) für den inneren deutschen Verkehr von 3 auf 5 kg heraufgesetzt werden. Neu eingeführt wurde eine Gebühr für das Umschreiben einer Zeitung auf den Namen eines anderen als des ursprünglichen Beziehers (PO § 33, XII); diese Gebühr erschien gerechtfertigt, weil die Änderung des Beziehers einer Zeitung bei den Dienststellen verschiedene Buchungen notwendig macht.

Verordnung zur Änderung der gesetzlichen Postgebühren vom 3. November 1922.

(Reichsgesetzbl von 1922, I S. 835). In Kraft getreten am 15. November 1922, für die Änderung unter V (Zeitungen) am 1. Januar 1923.

Noch während die Vorarbeiten für die Gebührenerhöhung vom 1. Oktober schwebten, setzte sich die Zunahme der Teuerung derartig fort, daß dem Posthaushalt neue gewaltige Mehrlasten auferlegt wurden. Der Gesamtfehlbetrag für 1922 war danach auf 54,5 Milliarden Mark zu veranschlagen. Diese überaus ungünstige Haushaltslage zwang zu weiteren Gebührenerhöhungen. Wie sich auch die beständig fortlaufende Verringerung des Personals und des Sachbedarfs stellen mochte, so konnten sich daraus doch keine so bedeutenden Aus-

gabeverminderungen ergeben, daß sie den Fehlbetrag beträchtlich zu kürzen vermochten. Es bot sich also kein anderes Mittel als erneute Gebührenerhöhung. Die große Unterbilanz der Reichspost war innen- wie außenpolitisch nur dann vertretbar, wenn mit den Tarifsätzen bis zur Grenze der Tragfähigkeit, d. h. so weit gegangen wurde, daß weitere Gebührenerhöhungen eine nennenswerte Vermehrung der Einnahmen nachweislich mit Sicherheit nicht mehr erwarten ließen. Unter diesem Gesichtspunkt wurde die neue Vorlage, die bei der Briefpost eine hundertprozentige und bei der Paketpost knapp eine fünfzigprozentige Erhöhung der bestehenden Gebühren vorsah und spätestens am 1. Dezember, wenn möglich noch früher, in Kraft treten sollte, ausgearbeitet. Der Verkehrsbeirat erklärte sich mit dem Entwurf, vorbehaltlich einer vom Reichspostministerium zugestandenen Änderung in den niedrigeren Betragstufen und Gebührensätzen bei den Postanweisungen, einverstanden. Auch der Reichsrat und der 27. Reichstagsausschuß erteilten ihre Zustimmung, und die Verordnung konnte schon zum 15. November 1922 in Kraft gesetzt werden (Amtsbl von 1922. S. 353). Sie hatte nachstehende beachtenswerte Neuerungen im Gefolge:

a) Der einfache Fernbrief kam von 6 auf 12 *M* zu stehen.

b) Bei den Drucksachen ist die unterste Gewichtstufe von 20 auf 25 g erweitert worden, was von der Verkehrswelt zur möglichsten Ausnutzung der verhältnismäßig niedrigen Drucksachengebühr gewünscht war.

c) Der Tarifaufbau für den Paketverkehr wurde in Erfüllung der wiederholt gestellten Anträge dahin geändert, daß die Gebühren, unter Beibehaltung der ersten Gewichtstufe bis 5 kg, für das überschießende Gewicht von Kilogramm zu Kilogramm gestaffelt werden. Die Pakete im Gewicht über 10 bis 20 kg hatten in den letzten Monaten infolge Abwanderung von dem erheblich teureren Eisenbahn-Expreß- und Eilgutstückverkehr an Zahl sehr zugenommen und bildeten wegen ihrer Schwere und ihres Umfangs eine starke Belastung für den Betrieb. Ihre Behandlung erfordert erhebliche Mehraufwendungen an Personal und Betriebsmitteln. Es war deshalb notwendig, die Gebühr für die schweren Pakete höher zu bemessen.

Für Zeitungspakete in der Fernzone wurde, was bis dahin nur in der Nahzone zugestanden war, eine Ermäßigung auf die Hälfte der eigentlichen Paketgebühr eingeräumt und damit den mehrfach geäußerten Wünschen Rechnung getragen.

d) Mit Rücksicht auf die weiter eingetretene Geldentwertung erwies es sich als notwendig, den Meistbetrag der Postanweisungen von 5 000 auf 10 000 *M* zu erhöhen. Zur möglichsten Schonung des kleinen Zahlungsverkehrs wurden die untersten Betragstufen geändert, die Gebührensteigerung wurde unter 100 v H gehalten.

e) Trotz starker Bedenken wurde eine Erhöhung der Zeitungsgebühr auch diesmal nicht vorgeschlagen, weil es der Postverwaltung in einem Zeitpunkt, in dem die Notlage der Presse Hilfsmaßnahmen von seiten der Reichsregierung erforderte, nicht angebracht erschien, mit Mehrforderungen an die Presse heranzutreten. Die Wiedereinführung des Zeitungsbestellgelds (vgl. weiter unten) bedingte den Wegfall der im § 5 Abs. 4 des Postgebührengesetzes vorgesehenen Vergütungen für abgeholte Zeitungsstücke. Die an Stelle der Abs. 6 und 7 des § 5 getretene neue Fassung hinsichtlich der Verpackung der Zeitungen entspricht der vom 27. Reichstagsausschuß bei den Beratungen über die letzte Gebührenvorlage zu dieser Angelegenheit angenommenen Entschließung.

Für die Briefsendungen des Auslandsverkehrs trat eine Verdopplung der bisherigen Gebühren ein, was gegenüber dem tatsächlichen Gegenwert des Goldfranken nach dem Kursstand des Dollars sehr mäßig war.

Die durch die Postordnung festgesetzten Gebühren erfuhren eine Heraufsetzung um im allgemeinen 100 v H. Mit Wirkung vom 1. Januar 1923 wurde das Zeitungsbestellgeld (PO § 36, VI), und zwar zunächst in sehr mäßiger Höhe, wiedereingeführt. Die Einnahme daraus sollte dazu dienen, die bedeutenden Fehlbeträge aus dem Postzeitungsvertrieb wenigstens etwas zu verringern.

Verordnung zur Änderung der gesetzlichen Postgebühren vom 5. Dezember 1922.

(Reichsgesetzbl von 1922, I S. 898). In Kraft getreten am 15. Dezember 1922.

Der Geldwert war von neuem derart gesunken, daß in schneller Aufeinanderfolge weitere Besoldungs- und Lohnerhöhungen vorgenommen werden mußten. Der Haushaltsfehlbetrag betrug für die 5 Monate vom November 1922 bis einschließlich März 1923 75,7 Milliarden und war für 1923 schon auf 200 Milliarden Mark zu veranschlagen. An eine völlige Gleichstellung des Haushalts war unter diesen Umständen nicht zu denken, sie hätte eine plötzliche Erhöhung der Gebühren in solchem Ausmaß erfordert, daß ein Verkehrsausfall zu befürchten war, der die Einnahmen stark ins Wanken bringen mußte. Das Reichspostministerium entschied sich daher für ein allmähliches Vorgehen, es empfahl in einer neuen Vorlage daher zunächst einen 100prozentigen Zuschlag mit einigen Abweichungen nach unten und oben und behielt sich vor, nach einiger Zeit eine weitere Erhöhung folgen zu lassen. Der Verkehrsbeirat sowie die gesetzgebenden Körperschaften erklärten sich mit diesem Vorgehen einverstanden. Die im Verkehrsbeirat gewünschte Beseitigung des niedrigeren Gebührensatzes für Ansichtskarten fand nicht die Zustimmung des Reichsrats und kam deshalb nicht zur Ausführung. Die Verordnung trat am 15. Dezember 1922 in Kraft (Amtsbl von 1922, S. 401). Aus den dadurch herbeigeführten Änderungen ist anzuführen:

a) Der einfache Fernbrief kam von 12 auf 25 ℳ zu stehen.

b) Um den Versand wissenschaftlicher Werke, die häufig mehr als 1 kg wiegen, zu erleichtern und zu verbilligen, sind auf Vorschlag des Verkehrsbeirats einzeln versandte, ungeteilte Druckbände bis zum Gewicht von 2 kg zur Beförderung als Drucksache gegen entsprechende Gebühr zugelassen worden.

c) Bei der Versicherungsgebühr für Wertsendungen wurde entsprechend der eingetretenen Geldentwertung der Einheitssatz nicht mehr für je 1 000 ℳ, sondern für je 3 000 ℳ festgesetzt. Die bisherige Mindestgebühr kam in Wegfall.

d) Bei den Postanweisungen trat eine Erhöhung der ersten Betragstufe von 50 auf 100 ℳ und die Heraufsetzung des Meistbetrags von 10 000 auf 20 000 ℳ ein.

e) Auf eine Erhöhung der Zeitungsgebühren mußte aus den früher erörterten Gründen auch diesmal verzichtet werden.

Für die Briefsendungen des Auslands-Postverkehrs trat im allgemeinen ebenfalls eine Verdopplung der jetzigen Gebühren ein.

Auch die durch die Postordnung festgesetzten Gebühren wurden im großen und ganzen in demselben Verhältnis wie die Beförderungsgebühren, d. h. im allgemeinen um 100 v H, heraufgesetzt.

Verordnung zur Änderung der gesetzlichen Postgebühren vom 5. Januar 1923.

(Reichsgesetzbl von 1923, I S. 45). In Kraft getreten am 15. Januar 1923.

Den Gedanken an eine Herstellung des Gleichgewichts im Posthaushalt hat die Postverwaltung zwar niemals abgewiesen, die Verwirklichung war aber nicht mehr gelungen. Die infolge der ständig fortschreitenden Geldentwertung notwendig werdenden fortlaufenden sprunghaften Erhöhungen der Besoldungen, Löhne und Sachkosten überholten immer von neuem die Mehrerträge aus den Gebührenerhöhungen. Ein Teil des Fehlbetrags konnte durch Fortführung der Personalverminderung und auch durch Einschränkungen im Betriebswesen ausgeglichen werden. Weitere Entlastung sollten die der Postverwaltung aus allgemeinen Reichsmitteln zu erstattenden Vergütungen für Leistungen bringen, die sie zur Erfüllung sozialer Reichsaufgaben, im Kulturinteresse sowie zur Beseitigung der Kriegsfolgen bis jetzt zu tragen hatte. Trotz dieser Abminderungen war mit einem Fehlbetrag von 306 Milliarden Mark für 1923 zu rechnen. Daß bei dieser Sachlage neue Gebührenerhöhungen unvermeidlich waren, leuchtet ein. Schon bei der vorangegangenen Erhöhung zum 15. Dezember 1922 war geplant, zum 15. Januar 1923 eine abermalige Heraufsetzung der Gebühren folgen zu lassen in ungefährer Höhe einer Verdopplung der Sätze. Der Verkehrsbeirat hatte sich damit bereits im November einverstanden erklärt; auch der Reichsrat und der 27. Reichstagsausschuß erteilten ihre Zustimmung, und die Vorlage konnte zum 15. Januar 1923 in Kraft treten (Amtsbl von 1923, S. 9). Sie brachte folgende wesentliche Änderungen:

a) Der einfache Fernbrief kam von 25 auf 50 ℳ zu stehen.

b) Die Gebühr für die Postkarte des Fernverkehrs wurde nicht verdoppelt, sondern von 15 nur auf 25 ℳ erhöht, entsprechend einem Wunsche des Verkehrsbeirats, der der Postkarte als der volkstümlichsten Mitteilungsform möglichste Schonung angedeihen lassen wollte.

c) Der Pakettarif brachte die wichtige Neuerung, daß eine Vorstufe für Pakete bis zum Gewicht von 3 kg mit einem entsprechend niedrigeren Gebührensatz eingeführt wurde. Diese Änderung entsprach wiederholt geäußerten Wünschen aus Geschäfts- und Handelskreisen, die eine Verbilligung des Paketversands für kleine oder leichte Waren für dringend erforderlich hielten.

d) Bei der Versicherungsgebühr für Wertsendungen ist in weiterer Anpassung an die Geldentwertung der Einheitssatz für die Gebührenerhebung nicht mehr auf je 3 000, sondern auf je 10 000 ℳ mit einer Vorstufe von 5 000 ℳ festgesetzt und die Gebühr für Wertbriefe und versiegelte Wertpakete einerseits und unversiegelte Wertpakete anderseits verschieden — für letztere auf die Hälfte der an sich nur mäßig erhöhten Sätze — bemessen worden. Zugleich wurde die Wertgrenze für unversiegelte Wertpakete, die einer einfacheren Behandlungsweise unterliegen, was den Betrieb in sehr erwünschter Weise erleichtert, auf 100 000 ℳ erweitert.

e) Bei den Postanweisungen war es mit Rücksicht auf die eingetretene weitere Geldentwertung erforderlich, den Meistbetrag von 20 000 auf 50 000 ℳ zu erhöhen; die erste Betragstufe wurde von 100 auf 1 000 ℳ heraufgesetzt. Die neuen Gebührensätze entsprachen der im Verkehrsbeirat gegebenen Anregung auf möglichst allgemeine Anwendung der Dezimalordnung im Gebührenwesen.

f) Bei den Zeitungsgebühren trat aus den bekannten Gründen auch diesmal keine Änderung ein.

Für die Briefsendungen des Auslandsverkehrs wurde im allgemeinen eine Verdopplung der bisherigen Gebührensätze vorgesehen.

Im Zusammenhang mit den im Wege des Gesetzes geregelten Postgebühren sind auch die durch die Postordnung festgesetzten Gebühren im allgemeinen um 100 v H unter Abrundung auf durch 5 und 10 teilbare Beträge heraufgesetzt worden. Die Gebühr für Auszahlungen auf Postkreditbriefe (PO § 21, VI) wurde ermäßigt, um sie den künftigen herabgesetzten Sätzen für Auszahlungen im Postscheckverkehr anzupassen. Zur Neueinführung gelangten:

eine Einziehungsgebühr bei Postaufträgen und Nachnahmen (PO § 18, XVI und § 19, XI). Die bedeutende Heraufsetzung des Meistbetrags erfordert erhebliche Mehrleistungen besonders bei der Einziehung der hohen Beträge (Nachzählen der Geldscheine, Prüfung auf ihre Echtheit, Ordnen und Abliefern der Geldscheine, Belastung des Bestellgeschäfts usw.), die in der bisherigen Vorzeigegebühr keine Deckung fanden. Es war daher erforderlich, durch Erhebung einer Einziehungsgebühr einen Ausgleich zu schaffen und die Gebühr der Höhe der einzuziehenden Beträge anzupassen;

Bestellgebühren für die in die Wohnungen der Empfänger zu bestellenden Pakete (PO § 36, IV) und Paketausgabegebühren für die bei den Postanstalten abzuholenden Pakete (PO § 42, V). Die durch die Zunahme der Bestellerpakete herbeigeführte gesteigerte Belastung der Paketbestellung verursacht für die Postverwaltung erhebliche Personal- und sonstige Kosten. Dieser Umstand, vor allem das außerordentliche Anwachsen der Ausgaben für Ausführung der Paketbestellung mit Fuhrwerk, ließ es geboten erscheinen, durch Wiedereinführung des Paketbestellgelds eine Verminderung der Zahl der Bestellerpakete herbeizuführen und damit den Paketdienst rentabler zu gestalten. Die Wiedereinführung war sowohl im Verkehrsbeirat als auch im 27. Reichstagsausschuß angeregt worden mit der Begründung, daß man auch den Empfänger an der Tragung der Beförderungskosten teilnehmen lassen möge. Außer den Ausgaben für Bestellung der Pakete waren auch die Ausgaben, die mit der Behandlung der Abholerpakete zusammenhängen, je länger je mehr angewachsen. Es war daher notwendig, auch die Abholerpakete mit einer am Bestimmungsort zu erhebenden Gebühr — Paketausgabegebühr — zu belegen, um daraus die besonderen Ausgaben für Personal, Raumbeschaffung usw. zu decken, die bei den Ausgabestellen für Pakete entstehen.

Die Abstufung des Paketbestellgelds und der Paketausgabegebühr nach Sätzen bis und über 10 kg machte es nötig, in gleicher Weise auch das Eilbestellgeld für Pakete (PO § 22, V und VI) abzustufen.

Bestellgeld für Sammelüberweisungen von Zeitschriften (PO § 36, VI) zum 1. April 1923. Nachdem für das Abtragen der durch die Post zu vertreibenden Zeitungen das Bestellgeld wieder eingeführt war, konnte es nicht angängig erscheinen, die in großen Mengen abzutragenden Sammelüberweisungen von einer Belastung mit Bestellgeld gänzlich freizulassen.

Verordnung zur Änderung der gesetzlichen Postgebühren vom 13. Februar 1923.

(Reichsgesetzbl von 1923, I S. 121). In Kraft getreten am 1. März 1923, für die Änderungen unter V (Zeitungen) am 1. April 1923.

Seit der Vorbereitung der letzten, am 15. Januar 1923 in Kraft getretenen Gebührenerhöhung war der Geldwert weiter erheblich gesunken, die Bezüge der Beamten, Angestellten, Arbeiter usw. mußten dementsprechend mehrmals erhöht werden. Infolge der Aufwärtsbewegung aller Preise trat auch eine starke Steigerung bei den Betriebs- und sächlichen Ausgaben ein. Der in Aussicht stehende Gesamtfehlbetrag für das Rechnungsjahr 1923 belief sich infolgedessen auf 488,9 Milliarden Mark. Da die Ursachen des sprunghaften Ansteigens des Fehlbetrags in der allgemeinen Entwicklung der politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse und der daraus hervorgegangenen ungesunden Preisbildung lagen, war es völlig unmöglich, den Ausgleich zwischen Einnahmen und Ausgaben im Posthaushalt allein durch innere Vereinfachungs- und Sparmaßnahmen trotz der mit allem Nachdruck und auch mit Erfolg fortgesetzten Bemühungen zu verwirklichen. Die Lage zwang daher dazu, eine neue Erhöhung der Gebühren vorzunehmen. Dabei wurde davon abgesehen, die Gebührensätze mit einem gleichmäßig hohen prozentualen Zuschlag zu belegen, sondern das Bemühen war darauf gerichtet, die einzelnen Versendungsgegenstände in möglichster Anpassung an ihre Eigenart und Tragfähigkeit zu belasten. Die unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte aufgestellten Entwürfe fanden die Zustimmung der zur Mitwirkung berufenen Stellen. Der Verkehrsbeirat wünschte, daß die Gebühr für die Fernpostkarte, die mit 50 ℳ angesetzt war, auf 30 ℳ herabgesetzt würde, um durch diese Schonung der Fernpostkarte, die die beliebteste Mitteilungsform im Familienverkehr bildet, die Möglichkeit des Gedankenaustauschs zwischen Familienangehörigen zu fördern. Im Reichsrat und 27. Reichstagsausschuß entschied man sich für den Satz von 40 ℳ für die Fernpostkarte. Mit dieser Änderung, der das Reichspostministerium zustimmte, trat die Verordnung am 1. März 1923 in Kraft (Amtsbl von 1923, S. 47). Sie brachte eine Reihe wichtiger Änderungen im Gebührenwesen:

a) Der einfache Fernbrief kam von 50 auf 100 ℳ zu stehen.

b) Bei den Briefen im Orts- und Fernverkehr wurde eine neue Gewichtstufe über 250 bis 500 g eingefügt und dadurch unter Zurückstellung der gegen die Zulassung der schweren Briefe sprechenden betrieblichen Bedenken den im Verkehrsbeirat warm unterstützten Wünschen der Verkehrswelt entsprochen. Da der von Behörden abgesandte dienstliche Aktenbrief über 250 bis 500 g mit unter diese neue Gewichtstufe fällt, braucht er als besonderer Versendungsgegenstand im Postgebührengesetz nicht mehr aufgeführt zu werden.

c) Die Nachgebühr für nicht- oder unzureichend freigemachte Briefsendungen ist vom Doppelten auf das Eineinhalbfache ermäßigt worden. Zur Vermeidung der umständlichen, kostspieligen und nicht mehr zeitgemäßen Pfennigrechnung wurde der Mindestbetrag bei nachzuerhebenden Gebühren von 50 Pf. auf 1 ℳ festgesetzt und ferner bestimmt, daß nachzuerhebende Beträge nicht mehr auf eine durch zehn teilbare Pfennigsumme, sondern auf volle Mark aufzurunden sind.

d) Die bisher 30 Pf. betragende Zuschlaggebühr für nichtfreigemachte gebührenpflichtige Dienstpostkarten und -briefe wurde fallengelassen, weil die Einziehung usw. der Pfennigbeträge mehr Kosten verursachte, als die Einnahme daraus betrug. Für solche Sendungen ist daher nur noch der einfache Fehlbetrag zu erheben.

e) Bei den Postanweisungen ist der Meistbetrag zur Befriedigung des durch die weitere Geldentwertung hervorgerufenen Bedürfnisses von 50 000 auf 100 000 ℳ erhöht worden.

f) Die Zeitungsgebühren waren bisher in Pfennigbeträgen, die nicht in das Dezimalsystem passen, und sogar noch in halben Pfennigen festgesetzt. Die umständlichen und zeitraubenden Berechnungen verursachten Kosten, deren Höhe zu dem geringen Gesamtertrag an Zeitungsgebühren in starkem Mißverhältnis stand. Eine Vereinfachung war aus wirtschaftlichen Gründen dringend geboten. Um durch zehn teilbare Gebührensätze ohne wesentliche Erhöhung der Gebühren zu gewinnen und die Gebührenberechnung von der Ermittlung der Nummernzahl zu befreien, wird künftig nicht mehr von der Einzelnummer, sondern von der Erscheinungsweise ausgegangen und als Einheit eine Gebühr für den Monat bestimmt. Zugleich war es notwendig, die zahlreichen Gewichtstufen zu vermindern. Aus den angeführten Gründen wurde auch die Gebühr für Sammelüberweisungen auf einen durch zehn teilbaren Betrag gebracht und das Gewicht für die einzelne Zeitschrift auf 25 g beschränkt. Die Neuerungen gelten vom 1. April 1923 an.

Für die Briefsendungen des Auslandsverkehrs trat eine Verdopplung der bis dahin geltenden Sätze ein.

Die durch die Postordnung festgesetzten Gebühren sind im großen und ganzen in demselben Verhältnis wie die Beförderungsgebühren heraufgesetzt worden.

Bei den Blindenschriftsendungen (PO § 7, XIII) mußte die seit dem 1. April 1921 unverändert gebliebene Gebühr von 10 Pf. für je 500 g auf 1 ℳ für je 1 kg festgesetzt werden, um die Pfennigbeträge bei den postordnungsmäßigen Gebühren beseitigen und die sonst nicht mehr erforderliche Freimarke zu 10 Pf. abschaffen zu können.

Das Paketbestellgeld (PO § 36, IV) und die Paketausgabegebühr (PO § 42, V) wurden ohne Rücksicht auf das Gewicht der Sendungen auf Einheitssätze gebracht. Das ermöglichte auch eine Vereinfachung der Eilbestellgebühren (PO § 22, V); damit im Zusammenhang traten auch sonstige Vereinfachungen der Vorschriften über Eilbestellung ein.

Verordnung zur Änderung der gesetzlichen Postgebühren vom 21. März 1923.

(Reichsgesetzbl von 1923, I S. 210). In Kraft getreten am 1. April 1923.

Die Frage der Gebührenerhöhung war bei der schweren Not, unter der das Vaterland infolge der Besetzung des Ruhrgebiets zu leiden hatte, keine reine Finanzfrage mehr, sie war eine politische Frage geworden. Die Postverwaltung durfte nicht daran vorübergehen, daß eine neue Gebührenerhöhung in jetziger Zeit in mancher Hinsicht eine sehr ungünstige Wirkung ausüben würde. Auch

gewann die Tatsache, daß Gebührenerhöhungen die allgemeine Teuerung steigern, jetzt größere Bedeutung als bisher. Die Postverwaltung entschloß sich deshalb trotz der Erkenntnis, daß ihre Gebühren noch weit hinter der Geldentwertung zurückstehen, im Einverständnis mit der Reichsfinanzverwaltung, den 1. April ohne Erhöhungen vorübergehen zu lassen und die weitere Entwicklung der allgemeinen Lage abzuwarten. Der 1. April sollte daher nur die seit langem von der Verkehrswelt gewünschte Einführung des Dreizonentarifs für Pakete bringen, und damit sollte die ebenfalls gewünschte Schaffung einer Vorstufe für Warenproben verbunden werden. Der Verkehrsbeirat erklärte sich mit großer Mehrheit mit diesem Vorgehen einverstanden; der Reichsrat und der 27. Reichstagsausschuß stimmten den Verordnungen zu, und sie traten am 1. April 1923 in Kraft (Amtsbl von 1923, S. 137). Sie brachten folgende Neuerungen:

a) Bei den Warenproben wurde eine Vorstufe bis zum Gewicht von 100 g zu der Gebühr für eine gleich schwere Drucksache eingeführt, um es der Geschäftswelt zu ermöglichen, neben der Drucksache auch die leichtere und in der Gebühr billigere Warenprobe als Werbemittel zu benutzen.

b) Dem Wunsche der Verkehrswelt, bei Bemessung der Paketgebühr die Entfernung mehr zu berücksichtigen, wurde durch den Dreizonentarif Rechnung getragen. Die neue erste Zone umfaßt die Entfernungen bis 75 km (bisherige Nahzone), die zweite Zone umfaßt solche über 75 bis 375 km (frühere zweite und dritte Zone) und die dritte Zone umfaßt die Entfernungen über 375 km (frühere vierte, fünfte und sechste Zone). Die Paketgebühren in der ersten Zone blieben unverändert, ebenso sind für die neue zweite Zone die Sätze der bisherigen Fernzone beibehalten worden. Auch in der dritten Zone wurden die Gebührensätze für die beiden Gewichtstufen bis 3 und über 3 bis 5 kg nicht erhöht, so daß für alle 3- und 5-kg-Pakete, die über die Nahzone hinausgehen, einheitliche Gebührensätze bestehen blieben. Eine Neufestsetzung der Gebühren trat also nur für die Pakete im Gewicht über 5 kg in der dritten Zone ein. Als Anhalt für die Ermittlung der Zonen dient das den Postanstalten gelieferte neue Verzeichnis der Postanstalten im Deutschen Reich mit Zonenübersicht oder die Übersicht zur Ermittlung der Zonennummern.

c) Die erst am 15. Januar 1923 auf vielfaches, auch vom zuständigen Reichstagsausschuß unterstütztes Verlangen eingeführte Paketbestell- (PO § 36, IV) und ebenso die Paketausgabegebühr (PO § 42, V) waren auf eine so starke Abneigung und Ablehnung in der Verkehrswelt gestoßen, daß sie nicht aufrechterhalten werden konnten. Beide Gebühren wurden daher vom 1. April 1923 an aufgehoben. Der dadurch entstehende Einnahmeausfall soll in den heraufgesetzten Gebühren für die Pakete über 5 kg in der dritten Zone Deckung finden.

Die Schilderung der in den letzten Jahren vorgenommenen zahlreichen Änderungen auf dem Gebiete des Postgebührenwesens ist damit beendet. Wie lange der jetzige Stand beibehalten werden kann, läßt sich nicht vorhersagen. Statistische Ermittlungen aus jüngster Zeit berechtigen zu dem Schluß, daß sich der Postverkehr, der im Laufe der letzten Jahre erhebliche Rückgänge erlitten hatte, bei den meisten Versendungsarten langsam zu erholen beginnt. Möge dies eine günstige Vorbedeutung für die Zukunft sein.

Üb[...]

über die Entwicklu[...]

Gegenstand	Gewichtstufen	Die Gebühr ist festgesetzt durch das Postgebührengesetz §	1914 (Gebühr vor dem Kriege) ℳ	Vom 1. 8. 16 (1. Reichsabgabengesetz vom 21. 6. 16) ℳ	Vom 1. 10. 18 (2. Reichsabgabengesetz vom 26. 7. 18) ℳ	Vom 1. 10. 1[...] (Gesetz vom 8. 9. [...]) ℳ
A. Gesetzliche Postgebühren.						
Postkarten		1, 1				
a) im Ortsverkehr ...	—					
b) im Nachbarortsverkehr ...	—		0,05	0,075	0,075	0,10
c) im Fernverkehr ...	—				0,10	0,15
Briefe		1, 2				
a) im Ortsverkehr ...	bis 20 g				0,10	0,15
	über 20 » 100 g (eingeführt 1. 7. 22)		0,05	0,075	0,15	0,20
	über 100 bis 250 g					
	» 250 » 500 g (eingeführt 1. 3. 23)		—	—	—	—
b) im Nachbarortsverkehr ...	bis 20 g				0,10	0,15
	über 20 » 100 g (eingeführt 1. 4. 21)		0,05	0,075	0,15	0,20
	über 100 bis 250 g					
	» 250 » 500 g (eingeführt 1. 3. 23)		—	—	—	—
c) im Fernverkehr ...	bis 20 g		0,10	0,15	0,15	0,20
	über 20 » 100 g (eingeführt 1. 4. 21)		0,20	0,25	0,25	0,30
	über 100 bis 250 g					
	» 250 » 500 g (eingeführt 1. 3. 23)		—	—	—	—
Dienstliche Aktenbriefe von Behörden ...	über 250 bis 500 g	1, 3			—	
Drucksachenkarten	—	1, 4	—	—	—	—
Drucksachen ...	bis 20 g	1, 5				
	über 20 » 25 g		0,03	0,03	0,05	0,05
	» 25 » 50 g					
	» 50 » 100 g		0,05	0,05	0,075	0,10
	» 100 » 250 g		0,10	0,10	0,15	0,20
	» 250 » 500 g		0,20	0,20	0,25	0,30
	» 500 g » 1 kg		0,30	0,30	0,35	0,40
	» 1 kg » 2 kg[1])		—	—	—	—

[1]) Nur für einzeln versandte, ungeteilte Druckbände.

sicht

der Gebühren im Postverkehr.

Vom 6. 5. 20 (Gesetz vom 29. 4. 20) ℳ	Vom 1. 4. 21 (Gesetz vom 22. 3. 21) ℳ	Vom 1. 1. 22 (Gesetz vom 19. 12. 21) ℳ	Vom 1. 7. 22 (Verordnung vom 1. 6. 22) ℳ	Vom 1. 10. 22 (Verordnung vom 13. 9. 22) ℳ	Vom 15. 11. 22 (Verordnung vom 3. 11. 22) ℳ	Vom 15. 12. 22 (Verordnung vom 5. 12. 22) ℳ	Vom 15. 1. 23 (Verordnung vom 5. 1. 23) ℳ	Vom 1. 3. 23 (Verordnung vom 13. 2. 23) ℳ	Vom 1. 4. 23 (Verordnung vom 21. 3. 23) ℳ	Bemerkungen
0,30	0,30	0,75	0,75	1,50	3,—	5,—	10,—	20,—	—	Ermäßigte Gebühr für Orts- und Nachbarortsverkehr eingeführt 1. 10. 18, abgeschafft 6. 5. 20, wiedereingeführt nur für Ortsverkehr 1. 4. 21.
	0,40	1,25	1,50	3,—	6,—	15,—	25,—	40,—	—	
0,40	0,40	1,25	1,—	2,—	4,—	10,—	20,—	40,—	—	Ermäßigte Sätze für Orts- und Nachbarortsverkehr bestanden bis 5. 5. 20; durch das Gesetz vom 29. 4. 20 wurden sie beseitigt, dann durch das Gesetz vom 22. 3. 21 für den Ortsverkehr vom 1.4.21 an wieder eingeführt.
0,60	0,60	2,—	2,—	4,—	8,—	15,—	30,—	60,—	—	
			3,—	6,—	12,—	25,—	50,—	100,—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	120,—	—	
0,40	0,60	2,—	3,—	6,—	12,—	25,—	50,—	100,—	—	
0,60	0,80	3,—	4,—	8,—	16,—	35,—	70,—	120,—	—	
	1,20	4,—	5,—	10,—	20,—	45,—	90,—	150,—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	180,—	—	
0,40	0,60	2,—	3,—	6,—	12,—	25,—	50,—	100,—	—	
0,60	0,80	3,—	4,—	8,—	16,—	35,—	70,—	120,—	—	
	1,20	4,—	5,—	10,—	20,—	45,—	90,—	150,—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	180,—	—	
—	—	5,—	6,—	12,—	24,—	50,—	100,—	—	—	Eingeführt 1. 1. 22, weggefallen 1. 3. 23.
—	0,10	0,40	—	—	—	—	—	—	—	Eingeführt 1. 4. 21, abgeschafft 1.7.22.
0,10	0,15	0,50	0,50	1,—	2,—	5,—	10,—	20,—	—	Vorstufe bis 20 g eingeführt 1.7.22, auf 25 g erweitert 15. 11. 22.
			0,75	1,50	3,—	10,—	20,—	40,—	—	
0,20	0,30	1,—	1,50	3,—	6,—	15,—	30,—	60,—	—	
0,40	0,60	2,—	3,—	6,—	12,—	25,—	50,—	100,—	—	
0,60	0,80	3,—	4,—	8,—	16,—	35,—	70,—	120,—	—	
0,80	1,—	4,—	5,—	10,—	20,—	45,—	90,—	150,—	—	
—	—	—	—	—	—	90,—	180,—	250,—	—	Eingeführt 15. 12. 22.

Gegenstand	Gewichtstufen	Die Gebühr ist festgesetzt durch das Postgebührengesetz §	1914 (Gebühr vor dem Kriege) ℳ		Vom 1. 8. 16 (1. Reichsabgabengesetz vom 21. 6. 16) ℳ		Vom 1. 10. 18 (2. Reichsabgabengesetz vom 26. 7. 18) ℳ		Vom 1. 10. 1[…] (Gesetz vom 8. 9.[…]) ℳ	
Ansichtskarten mit 5 Worten auf der Vorderseite....	—	1, 5	—		—		—		—	
Geschäftspapiere	bis 250 g	1, 6	0,10		0,10		0,15		0,20	
	über 250 » 500 g		0,20		0,20		0,25		0,30	
	» 500 g » 1 kg		0,30		0,30		0,35		0,40	
Warenproben....	bis 100 g	1, 7	0,10		0,10		0,10		0,20	
	über 100 » 250 g						0,15			
	» 250 » 500 g		0,20		0,20		0,25		0,30	
Mischsendungen..	bis 250 g	1, 8	0,10		0,10		0,15		0,20	
	über 250 » 500 g		0,20		0,20		0,25		0,30	
	» 500 g » 1 kg		0,30		0,30		0,35		0,40	
Päckchen bis 1 kg..	—	1, 9	—		—		—		—	
			Zone 1	Zone 2 bis 6	Zone 1	Zone 2 bis 6	Zone 1	Zone 2 bis 6	Nahzone	Fe[rn]zo[ne]
			Bestellgeld besonders						Kein Bestell[…]	
Pakete...........	bis 3 kg	2	0,25	0,50	0,30	0,60	0,40	0,75	0,75	1,[…]
	über 3 » 5 »									
	» 5 » 6 »		0,30	0,60 bis 1,—	0,40	0,80 bis 1,20	0,60	1,10 b. 1,50		
	» 6 » 7 »		0,35	0,70 » 1,50	0,45	0,90 » 1,70	0,65	1,20 » 2,—		
	» 7 » 7½ kg		0,40	0,80 » 2,—	0,50	1,— » 2,20	0,70	1,30 » 2,50	1,50	2,[…]
	» 7½ » 8 kg									
	» 8 » 9 »		0,45	0,90 » 2,50	0,55	1,10 » 2,70	0,75	1,40 » 3,—		
	» 9 » 10 »		0,50	1,— » 3,—	0,60	1,20 » 3,20	0,80	1,50 » 3,50		
	» 10 » 11 »		0,55	1,10 » 3,50	0,65	1,30 » 3,70	0,85	1,60 » 4,—		
	» 11 » 12 »		0,60	1,20 » 4,—	0,70	1,40 » 4,20	0,90	1,70 » 4,50		
	» 12 » 13 »		0,65	1,30 » 4,50	0,75	1,50 » 4,70	0,95	1,80 » 5,—	3,—	5,[…]
	» 13 » 14 »		0,70	1,40 » 5,—	0,80	1,60 » 5,20	1,—	1,90 » 5,50		
	» 14 » 15 »		0,75	1,50 » 5,50	0,85	1,70 » 5,70	1,05	2,— » 6,—		
	» 15 » 16 »		0,80	1,60 » 6,—	0,90	1,80 » 6,20	1,10	2,10 » 6,50		
	» 16 » 17 »		0,85	1,70 » 6,50	0,95	1,90 » 6,70	1,15	2,20 » 7,—		
	» 17 » 18 »		0,90	1,80 » 7,—	1,—	2,— » 7,20	1,20	2,30 » 7,50	4,—	6,[…]
	» 18 » 19 »		0,95	1,90 » 7,50	1,05	2,10 » 7,70	1,25	2,40 » 8,—		
	» 19 » 20 »		1,—	2,— » 8,—	1,10	2,20 » 8,20	1,30	2,50 » 8,50		
			usw. bis zum Gewicht von 50 kg						(Gewichtstu[fen] von je 5 […] eingeführ[t] 1. 10. 19[…])	
Zeitungspakete...	bis 5 kg	2	—	—	—	—	—	—	—	—
Dringende Pakete		2	1,—	1,—	1,—	1,—	1,—	1,—	2,—	2,[…]
			Zuschlag zur gewöhnlichen Paketgebühr							
Zuschlag für sperrige Pakete....		2	50 v H		50 v H		50 v H		50 v H	

Vom 6. 5. 20 (Gesetz vom 29. 4. 20) ℳ	Vom 1. 4. 21 (Gesetz vom 22. 3. 21) ℳ	Vom 1. 1. 22 (Gesetz vom 19. 12. 21) ℳ	Vom 1. 7. 22 (Verordnung vom 1. 6. 22) ℳ	Vom 1. 10. 22 (Verordnung vom 13. 9. 22) ℳ	Vom 15.11.22 (Verordnung vom 3. 11. 22) ℳ	Vom 15. 12. 22 (Verordnung vom 5. 12. 22) ℳ	Vom 15. 1. 23 (Verordnung vom 5. 1. 23) ℳ	Vom 1. 3. 23 (Verordnung vom 13. 2. 23) ℳ	Vom 1. 4. 23 (Verordnung) vom 21. 3. 23) ℳ	Bemerkungen
—	0,15	0,40	0,50	1,—	2,—	5,—	10,—	20,—	—	Eingeführt 1. 4. 21.
0,40	0,60	2,—	3,—	6,—	12,—	25,—	50,—	100,—	—	
0,60	0,80	3,—	4,—	8,—	16,—	35,	70,—	120,—	—	
0,80	1,—	4,—	5,—	10,—	20,—	45,—	90,—	150,—	—	
0,40	0,60	2,—	3,—	6,—	12,—	25,—	50,—	100,—	60,— 100,—	Vorstufe bis 100 g eingeführt 1. 10. 18, weggefallen 1. 10. 19, wiedereingeführt 1.4.23.
0,60	0,80	3,—	4,—	8,—	16,—	35,—	70,—	120,—	120,—	
0,40	0,60	2,—	3,—	6,—	12,—	25,—	50,—	100,—	—	
0,60	0,80	3,—	4,—	8,—	16,—	35,—	70,—	120,—	—	
0,80	1,—	4,—	5,—	10,—	20,—	45,—	90,—	150,—	—	
1,— (seit 1. 1. 20)	1,50	4,—	6,—	12,—	24,—	50,—	100,—	200,—	—	Eingeführt 1. 1. 20.

6. 5. 20 Nahzone	6. 5. 20 Fernzone	1. 4. 21 Nahzone	1. 4. 21 Fernzone	1. 1. 22 Nahzone	1. 1. 22 Fernzone	1. 7. 22 Nahzone	1. 7. 22 Fernzone	1. 10. 22 Nahzone	1. 10. 22 Fernzone	15.11.22 Nahzone	15.11.22 Fernzone	15. 12. 22 Nahzone	15. 12. 22 Fernzone	15. 1. 23 Nahzone	15. 1. 23 Fernzone	1. 3. 23 Nahzone	1. 3. 23 Fernzone	1. 4. 23 1. Zone	1. 4. 23 2. Zone	1. 4. 23 3. Zone	Bemerkungen
Kein Bestellgeld														Bestellgeld besonders				Kein Bestellgeld			
,25	2	3	4	6	9	7	14	30	80	60	120	125	250	200	400	300	600	300	600	600	Vorstufe von 3 kg eingeführt 15. 1. 23.
														300	600	500	1 000	500	1 000	1 000	
										72	144	150	300	350	700	600	1 200	600	1 200	1 800	
						10	20	40	120	84	168	175	350	400	800	700	1 400	700	1 400	2 100	
2,50	4	6	8	12	18					96	192	200	400	450	900	800	1 600	800	1 600	2 400	Gewichtstufen über 5 bis $7^1/_2$ kg und über $7^1/_2$ bis 10kg eingeführt 1.7.22.
						15	30	60	160	108	216	225	450	500	1 000	900	1 800	900	1 800	2 700	
										120	240	250	500	550	1 100	1 000	2 000	1 000	2 000	3 000	
										144	288	310	620	650	1 300	1 150	2 300	1 150	2 300	3 450	
										168	336	370	740	750	1 500	1 300	2 600	1 300	2 600	3 900	
5,—	8	12	16	20	30	20	40	100	280	192	384	430	860	850	1 700	1 450	2 900	1 450	2 900	4 350	
										216	432	490	980	950	1 900	1 600	3 200	1 600	3 200	4 800	
										240	480	550	1 100	1 050	2 100	1 750	3 500	1 750	3 500	5 250	
										264	528	610	1 220	1 150	2 300	1 900	3 800	1 900	3 800	5 700	
										288	576	670	1 340	1 250	2 500	2 050	4 100	2 050	4 100	6 150	
,—	12	18	24	30	40	25	50	140	360	312	624	730	1 460	1 350	2 700	2 200	4 400	2 200	4 400	6 600	
										336	672	790	1 580	1 450	2 900	2 350	4 700	2 350	4 700	7 050	
										360	720	850	1 700	1 550	3 100	2 500	5 000	2 500	5 000	7 500	
										Staffelung der Pakete über 5 kg von Kilogramm zu Kilogramm eingeführt 15. 11. 22)											
—	—	1,50	—	3	—	3	—	15	—	30	60	60	125	150	300	250	500	250	500	500	Eingeführt in der Nahzone: 1. 4. 21, auch in der Fernzone: 15.11.22.
dreifache Gebühr		dreifache Gebühr		dreifache Gebühr		dreifache Gebühr		dreifache Gebühr		dreifache Gebühr		dreifache Gebühr		dreifache Gebühr		dreifache Gebühr		dreifache Gebühr			Erhöhung eingeführt 6. 5. 20.
100 v H		100 v H		100 v H		100 v H		100 v H		100 v H		100 v H		100 v H		100 v H		100 v H			

Gegenstand	Gewichtstufen	Die Gebühr ist festgesetzt durch das Postgebührengesetz §	1914 (Gebühr vor dem Kriege) ℳ	Vom 1. 8. 16 (1. Reichsabgabengesetz vom 21. 6. 16) ℳ	Vom 1. 10. 18 (2. Reichsabgabengesetz vom 26. 7. 18) ℳ	Vom 1. 10. 1 (Gesetz vom 8. 9. ℳ
Versicherungsgebühr für Wertsendungen		3				
a) bei Wertbriefen	—		0,05	0,05	0,05	0,40
			für je 300 ℳ Wertangabe			für je 1 00 Wertanga
Mindestgebühr..	—		0,10	0,10	0,10	—
b) bei Wertpaketen	—		0,05	0,05	0,05	0,40
			für je 300 ℳ Wertangabe			für je 1 00 Wertang
Mindestgebühr .	—		0,10	0,10	0,10	—
Postanweisungen	Betragstufen	4	Bestellgeld besonders			Kein Bestell
	bis 5 ℳ		0,10	0,10	0,15	0,20
	über 5 bis 50 »		0,20	0,20	0,25	0,40
	» 50 » 100 »					
	» 100 » 200 »		0,30	0,30	0,40	0,60
	» 200 » 250 »		0,40	0,40	0,50	
	» 250 » 400 »					0,80
	» 400 » 500 »		0,50	0,50	0,60	
	» 500 » 600 »					1,—
	» 600 » 800 »		0,60	0,60	0,70	
	» 800 » 1 000 »		—	—	—	
	» 1 000 » 1 500 »		—	—	—	—
	» 1 500 » 2 000 »		—	—	—	—
	» 2 000 » 5 000 »		—	—	—	—
	» 5 000 » 10 000 »		—	—	—	—
	» 10 000 » 20 000 »		—	—	—	—
	» 20 000 » 30 000 »		—	—	—	—
	» 30 000 » 40 000 »		—	—	—	—
	» 40 000 » 50 000 »		—	—	—	—
	» 50 000 » 100 000 »		—	—	—	—
Zeitungsgebühren[1])		5 und 6				

[1]) Sie beruhten bis zum 31. 12. 20 auf anderer Grundlage und sind in dieser Übersicht zum Vergleich mit den späteren Sätzen nicht geeignet.

Vom 6. 5. 20 (Gesetz vom 29. 4. 20) M	Vom 1. 4. 21 (Gesetz vom 22. 3. 21) M	Vom 1. 1. 22 (Gesetz vom 19. 12. 21) M	Vom 1. 7. 22 (Verordnung vom 1. 6. 22) M	Vom 1. 10. 22 (Verordnung vom 13. 9. 22) M	Vom 15.11.22 (Verordnung vom 3. 11. 22) M	Vom 15. 12. 22 (Verordnung vom 5. 12. 22) M	Vom 15. 1. 23 (Verordnung vom 5. 1. 23) M	Vom 1. 3. 23 (Verordnung vom 13. 2. 23) M	Vom 1. 4. 23 (Verordnung vom 21. 3. 23) M	Bemerkungen
1,—	1,—	1,50	1,50	3,—	6,—	20,— für je 3 000 M Wertangabe	40,—	40,—	—	Außer der Brief- bzw. Paketgebühr und der Versicherungsgebühr wird für Wertsendungen seit 1. 10. 19 noch die Einschreibgebühr erhoben.
für je 1 000 M Wertangabe							bis 5 000 M Wertangabe			
							80,—	80,—		
							über 5 000 bis 10 000 M Wertangabe			
—	—	3,—	3,—	5,—	10,—	—	80,—	80,—	—	
							für je weitere 10 000 M Wertangabe, keine Mindestgebühr			
							Für versiegelte Wertpakete			
2,—	2,—	2,—	2,—	3,—	6,—	20,— für je 3 000 M Wertangabe	40,—	40,—	—	
für je 1 000 M Wertangabe							bis 5 000 M Wertangabe			
							80,—	80,—		
							über 5 000 bis 10 000 M Wertangabe			
— 1,—	— 1,—	3,—	3,—	5,—	10,—	—	80,—	80,—	—	
bei Wertangabe bis 500 M							für je weitere 10 000 M Wertangabe, keine Mindestgebühr			
							Für unversiegelte Wertpakete			
							20,—	20,—		
							bis 5 000 M Wertangabe			
							40,—	40,—		
							über 5 000 bis 10 000 M Wertangabe			
							40,—	40,—		
							für je weitere 10 000 M Wertangabe, keine Mindestgebühr			
							(Auf die Hälfte ermäßigte Versicherungsgebühr für unversiegelte Wertpakete eingeführt 15. 1. 23.)			
Kein Bestellgeld										
0,50	0,50	2,—	2,—	6,—	6,—	12,—	30,—	60,—	—	
1,—	1,—	3,—	3,—	10,—	10,—	20,—			—	
1,50	1,50	4,—	4,—		16,—	30,—			—	
2,—	2,—	5,—	5,—	12,—	20,—	40,—			—	Meistbetrag erhöht auf 1 000 M: 1. 10. 19,
—	3,—	6,—	6,—	16,—	24,—	50,—	40,—	90,—	—	
—	4,—	7,—	7,—						—	auf 2 000 M: 1. 4. 21,
—	—	—	—	20,—	30,—	60,—			—	auf 5 000 M: 1. 10. 22,
—	—	—	—	—	40,—	80,—	60,—	120,—	—	auf 10 000 M: 15.11.22,
—	—	—	—	—	—		100,—	180,—	—	auf 20 000 M: 15.12.22,
—	—	—	—	—	—	—	140,—	240,—	—	
—	—	—	—	—	—	—	180,—	300,—	—	
—	—	—	—	—	—	—	220,—	360,—	—	auf 50 000 M: 15.1.23,
—	—	—	—	—	—	—	—	450,—	—	auf 100 000 M: 1.3.23.

Gegenstand oder Bezeichnung der Gebühr	Die Gebühr ist festgesetzt durch die Postordnung §	Vor dem 1. 10. 19 ℳ	Vom 1. 10. 19 ℳ	Vom 6. 5. 20 ℳ	Vom 1. 4. 21 ℳ
B. Durch die Postordnung festgesetzte Gebühren.					
Blindenschriftsendungen: bis 50 g	7, XIII	0,05	0,05	0,10	0,10 für je 500 g
über 50 » 100 g		0,075	0,10	0,20	
» 100 g » 1 kg		0,15	0,20	0,40	
» 1 » 2 kg		0,25	0,30	0,60	
» 2 » 3 kg		0,35	0,40	0,80	
Meistgewicht		3 kg	3 kg	3 kg	3 kg
Außergewöhnliche Zeitungsbeilagen	7, XV	0,005	0,01	0,03	0,03
Bescheinigung über Einlieferung gewöhnlicher Pakete	12, V	0,10	0,10	0,50	0,50
Einschreibgebühr	13, IV	0,20	0,30	0,50	1,—
Postaufträge	18, XVI				
a) Gebühr für den Postauftragsbrief		0,35	0,75	1,50	
b) Vorzeigegebühr		—	—	—	0,50
c) Gebühr für wiederholte Vorzeigung		—	—	—	0,50
d) Einziehungsgebühr		—	—	—	—
e) Protestgebühr bei Postprotestaufträgen:					
bis 500 ℳ		1,—	1,50	3,—	3,—
über 500 »		1,50			
Nachnahmen	19, XI				
a) Vorzeigegebühr für Briefsendungen		0,10	0,25	0,50	0,50
a) Vorzeigegebühr » Pakete				1,—	1,—
b) Gebühr für wiederholte Vorzeigung		—	—	—	0,50
c) Einziehungsgebühr		—	—	—	—
Ausfertigung des Überweisungs-Telegramms bei telegraphischen Postanweisungen usw.	20, XIV	—	0,25	0,50	0,50
Postkreditbriefe	21, VI				
a) für die Ausfertigung		0,50	1,—	2,—	2,—
b) feste Gebühr für jede Rückzahlung		0,05	0,10	0,20	0,20
c) Steigerungsgebühr für je 100 ℳ		0,05	0,10	0,20	0,20
mindestens		—	—	—	—
Eilbestellung bei Vorauszahlung durch den Absender:	22, V				
a) für Briefsendungen im Ortsbestellbezirk		0,25	0,50 [1]	1,—	1,50
» » » Landbestellbezirk		0,60	1,— [1]	2,—	3,—
b) für Pakete					
im Ortsbestellbezirk bis 10 kg		0,40	0,75 [1]	1,50	2,50
» » über 10 kg					
im Landbestellbezirk bis 10 kg		0,90	1,50 [1]	3,—	5,—
» » über 10 kg					
Bahnhofsbriefe	23, IV				
für den Kalendermonat		12,—	15,—	30,—	30,—
für die Woche		4,—	5,—	10,—	10,—
Zeitungs-Bahnhofsbriefe	23, VI				
monatlich für jedes Zeitungsstück		0,10	0,15	0,30	0,30
Mindestgebühr für den Monat		1,—	1,50	3,—	3,—
Höchstgebühr » »		12,—	15,—	30,—	30,—

[1] Seit 10. 7. 19.

Vom 1. 1. 22 ℳ	Vom 1. 7. 22 ℳ	Vom 1. 10. 22 ℳ	Vom 15. 11. 22 ℳ	Vom 15. 12. 22 ℳ	Vom 15. 1. 23 ℳ	Vom 1. 3. 23 ℳ	Vom 1. 4. 23 ℳ	Bemerkungen
0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	1,—	—	Neureglung der Gebühr 1. 4. 21 und 1. 3. 23.
für je 500 g						für je 1 kg	—	
							—	
							—	
							—	
3 kg	3 kg	5 kg	5 kg	5 kg	5 kg	5 kg	—	Meistgewicht auf 5 kg erhöht 1. 10. 22.
0,10	0,10	0,20	0,50	1,—	2,—	4,—	—	
1,50	1,50	3,—	6,—	12,—	25,—	50,—	—	
2,—	2,—	4,—	8,—	20,—	40,—	80,—	—	
Wie für einen Einschreibbrief von gleichem Gewicht							—	Neureglung der Gebühr 1. 4. 21.
1,50	1,50	3,—	6,—	12,—	25,—	50,—	—	Eingeführt 1. 4. 21.
1,50	1,50	3,—	6,—	12,—	25,—	50,—	—	
—	—	—	—	—	1,—	1,—	—	Eingeführt 15. 1. 23.
					von jedem angefangenen Tausend der eingezogenen Beträge			
15,—	15,—	30,—	60,—	120,—	240,—	500,—	—	Einheitsgebühr ohne Rücksicht auf den Betrag seit 1. 10. 19
							—	
1,50	1,50	3,—	6,—	12,—	25,—	50,—	—	Vom 6. 5. 20 bis 31. 12. 21 verschiedenartige Vorzeigegebühr für Briefsendungen und Pakete.
							—	
1,50	1,50	3,—	6,—	12,—	25,—	50,—	—	Eingeführt 1. 4. 21.
—	—	—	—	—	1,—	1,—	—	Eingeführt 15. 1. 23.
					von jedem angefangenen Tausend der eingezogenen Beträge			
1,50	1,50	3,—	6,—	12,—	25,—	50,—	—	Eingeführt 1. 10. 19.
5,—	5,—	30,—	30,—	30,—	entsprechend dem jeweiligen Papierpreis		—	
0,60	0,60	0,20	0,50	0,50	0,30	3,—	—	
0,50	0,50		für je 100 ℳ			für je 1 000 ℳ	—	
—	—	1,—	3,—	3,—	3,—	—	—	Eingeführt 1. 10. 22, abgeschafft 1. 3. 23.
3,—	3,—	6,—	15,—	30,—	60,—	120,—	—	Vom 15. 1. bis 31. 3. 23 bestanden vorübergehend besondere Gebührensätze für die Eilbestellung von Paketkarten.
9,—	9,—	18,—	45,—	90,—	175,—	350,—	—	
6,—	6,—	12,—	30,—	60,—	125,—	220,—	—	
					175,—		—	
12,—	12,—	24,—	60,—	120,—	250,—	450,—	—	
					300,—		—	
90,—	90,—	180,—	360,—	720,—	1 500,—	3 000,—	—	
30,—	30,—	60,—	120,—	240,—	500,—	1 000,—	—	
0,30	0,30	0,50	1,—	2,—	5,—	10,—	—	
3,—	3,—	5,—	10,—	20,—	50,—	100,—	—	
30,—	30,—	—	—	—	—	—	—	

Gegenstand oder Bezeichnung der Gebühr	Die Gebühr ist festgesetzt durch die Postordnung §	Vor dem 1. 10. 19 ℳ	Vom 1. 10. 19 ℳ	Vom 6. 5. 20 ℳ	Vom 1. 4. 21 ℳ
Zustellungsgebühr	25, VII	0,20	0,40	0,50	0,50
Rückscheingebühr	26, II u. IV				
falls bei der Einlieferung verlangt / falls nachträglich verlangt		0,20	0,40	0,50	0,50
Einlieferung von Sendungen durch Straßenbahnbriefkasten	29, I	—	—	—	—
Einsammlungsgebühren für die von den Paketbestellern eingesammelten Pakete	29, IV	0,10	0,30 [1]	0,50	0,50
Einsammlungsgebühren für die von den Landbestellern eingesammelten Sendungen	29, VII				
für Einschreibbriefsendungen, Postanweisungen, Wertbriefe, Zahlkarten		0,05	0,10 [1]	0,30	0,30
für Pakete bis $2^1/_2$ kg Gewicht		0,10	0,20 [1]	0,50	0,50
für schwerere Pakete		0,30	0,40 [1]	1,—	1,—
Annahme von Einschreibsendungen usw. außerhalb der Postschalterstunden	30, VIII	0,20	0,40	1,—	1,—
Zurückziehen und Aufschriftändern	33, VI				
Ausfertigungsgebühr		—	0,25	0,50	0,50
Rückgabe noch nicht abgegangener Sendungen	33, VII	—	—	—	0,50
Zurückziehen einer Zeitungsbestellung	33, X u. XI				
wenn bereits weitergegeben		—	—	—	—
sonst		—	—	—	—
Umschreiben einer Zeitung auf den Namen eines anderen als des ursprünglichen Beziehers	33, XII	—	—	—	—
Paketbestellgebühr	36, IV				
für jedes Paket bis 10 kg / » » » über 10 kg / » » Zeitungspaket		Nicht zum Vergleich geeign			
Beförderung verschlossener Taschen, monatlich	36, V	0,50	3,—	5,—	5,—
Zeitungsbestellgeld	36, VI				
bei monatlich einmaligem oder seltenerem Erscheinen / » wöchentlich » » » » / für jede weitere Ausgabe in der Woche (für jedes Stück monatlich)		Zum Vergleich mit den später geltenden Sätzen ni			
Bestellgeld für Sammelüberweisungen von Zeitungen	36, VI				
bei monatlich einmaligem oder seltenerem Erscheinen (monatlich für je 10 Stück oder angefangene 10 Stück der für denselben Empfänger angemeldeten Zeitschriften)		—	—	—	—
bei häufigerem Erscheinen (monatlich für je 10 Stück oder angefangene 10 Stück der für denselben Empfänger angemeldeten Zeitschriften)		—	—	—	—
Behandlungsgebühr für Postvollmachten	38, III	—	1,—	2,—	2,—
Zuschlaggebühr für jede postlagernde Sendung	40, III	—	—	0,10	0,10

[1]) Seit 10. 7. 19. [2]) Seit 1. 1. 23

Vom 1. 1. 22 ℳ	Vom 1. 7. 22 ℳ	Vom 1. 10. 22 ℳ	Vom 15. 11. 22 ℳ	Vom 15. 12. 22 ℳ	Vom 15. 1. 23 ℳ	Vom 1. 3. 23 ℳ	Vom 1. 4. 23 ℳ	Bemerkungen
1,50	1,50	3,—	6,—	20,—	40,—	80,—	—	
1,50	1,50	3,—	6,—	20,—	40,—	80,—	—	
3,—	3,—	6,—	12,—	40,—	60,—	120,—	—	
0,75	0,75	1,—	2,—	4,—	10,—	20,—	—	Eingeführt 1. 1. 22.
1,50	1,50	6,—	12,—	24,—	50,—	100,—	—	
0,75	0,75	1,—	2,—	4,—	10,—	20,—	—	
0,75	0,75	1,—	2,—	12,—	25,—	50,—	—	
3,—	3,—	3,—	6,—	24,—	50,—	100,—	—	
3,—	3,—	6,—	12,—	24,—	50,—	100,—	—	
1,50	1,50	3,—	6,—	12,—	25,—	50,—	—	Eingeführt 1. 10. 19.
1,—	1,—	2,—	4,—	8,—	15,—	30,—	—	Eingeführt 1. 4 21.
2,—	2,—	4,—	8,—	16,—	30,—	60,—	—	Eingeführt 1. 1. 22.
1,—	1,—	2,—	4,—	8,—	15,—	30,—	—	
—	—	4,—	4,—	8,—	15,—	60,—	—	Eingeführt 1. 10 22.
								Wiedereingeführt am 15. 1. 23, am 1. 4. 23 wieder aufgehoben.
…m 1. 10. 19 fiel das Paketbestellgeld weg.					50,—	100,— (for the first two rates)	—	
					100,—		—	
					25,—	50,—	—	
5,—	5,—	10,—	20,—	40,—	80,—	150,—	—	
								Wiedereingeführt 1. 1. 23.
…eeignet. Am 1. Januar 1921 wurde das Zeitungsbestellgeld abgeschafft.					0,75 [2]	0,75	3,—	
					1,50 [2]	1,50	6,—	
					1,50 [2]	1,50	6,—	
								Eingeführt 1. 4. 23.
—	—	—	—	—	—	—	3,—	
—	—	—	—	—	—	—	6,—	
2,—	2,—	4,—	8,—	16,—	30,—	50,—	—	Eingeführt 1. 10. 19.
0,50	0,50	1,—	2,—	4,—	10,—	20,—	—	Eingeführt 6. 5. 20.

Gegenstand oder Bezeichnung der Gebühr	Die Gebühr ist festgesetzt durch die Postordnung §	Vor dem 1. 10. 19 ℳ	Vom 1. 10. 19 ℳ	Vom 6. 5. 20 ℳ	Vom 1. 4. 2 ℳ
Schreibgebühr für die Ausstellung von					
a) Postausweiskarten	40, V	0,50	1,—	2,—	2,—
b) Postlagerkarten	40, VI	0,25	1,—	2,—	2,—
Nachfrage nach postlagernden Sendungen außerhalb der Postschalterstunden	40, VII	—	—	—	—
Paketlagergebühr, täglich	41, I	—	—	0,30	0,30
Höchstsatz	41, III	—	—	—	—
Behandlungsgebühr für Abholungserklärungen	42, I	—	1,—	2,—	2,—
Behandlungsgebühr für besondere Abkommen wegen Prüfung der Empfangsberechtigung des Abholers	42, II	—	—	—	2,—
Postausgabegebühr für die gewöhnliche Abholung, jährlich	42, V	—	6,—	12,—	12,—
Erhöhte jährliche Postausgabegebühr beim Bestehen eines Abkommens wegen Prüfung der Empfangsberechtigung des Abholenden	42, V	—	—	—	36,—
Paketausgabegebühr	42, V				
für jedes Paket bis 10 kg		—	—	—	—
» » » über 10 kg		—	—	—	—
» » Zeitungspaket		—	—	—	—
Schließfachgebühr, jährlich	42, VI				
a) für ein gewöhnliches Schließfach		12,—	16,—	30,—	30,—
b) für ein größeres Schließfach		18,—	24,—	50,—	50,—
Zeitungsüberweisungsgebühr	44, VI				
im Ortsverkehr		—	0,50	} 2,—	2,—
im Fernverkehr		0,50	1,—		
Unbestellbarkeitsmeldung	45, IV	0,20	0,50	1,—	1,—
Laufzettelgebühr	47, I	0,20	0,40	1,—	1,—
Ausfertigung von Doppeln zu Posteinlieferungsscheinen, Post- und Zahlungsanweisungen, zu Bescheinigungen über Zeitungsgeld und für Bescheinigungen über gezahlte Ersatzbeträge	47, III	—	0,25	0,50	0,50
Nachlieferung von Zeitungen	48	0,10	0,25	0,50	0,50
Stundungsgebühr, monatlich	50, VI				
für jede volle oder angebrochene Mark		0,05	0,10	0,20	0,20
Mindestgebühr		0,50	1,—	2,—	2,—

[1]) Seit 1. 5. 21.

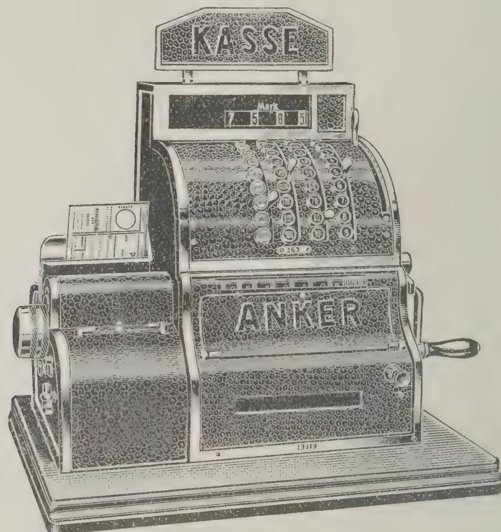
Vom .1.22 ℳ	Vom 1.7.22 ℳ	Vom 1.10.22 ℳ	Vom 15.11.22 ℳ	Vom 15.12.22 ℳ	Vom 15.1.23 ℳ	Vom 1.3.23 ℳ	Vom 1.4.23 ℳ	Bemerkungen
5,—	5,—	10,—	20,—	40,—	80,—	150,—	—	
4,—	4,—	5,—	10,—	20,—	40,—	75,—	—	
3,—	3,—	6,—	12,—	24,—	50,—	100,—	—	Eingeführt 1. 1. 22.
0,75	0,75	1,—	2,—	4,—	10,—	20,—	—	Eingeführt 6. 5. 20.
45,—	45,—	60,—	120,—	240,—	600,—	1 200,—	—	
2,—	2,—	4,—	8,—	16,—	30,—	50,—	—	Eingeführt 1. 10. 19.
2,—	2,—	4,—	8,—	16,—	30,—	50,—	—	Eingeführt 1. 5. 21.
12,—	12,—	12,—	24,—	48,—	100,—	200,—	—	Eingeführt 1. 10. 19
36,—	36,—	36,—	72,—	144,—	300,—	500,—	—	Eingeführt 1. 5. 21
—	—	—	—	—	25,—	} 30,—	—	Eingeführt am 15. 1. 23, am 1. 4. 23 wieder aufgehoben.
—	—	—	—	—	50,—		—	
—	—	—	—	—	15,—	15,—	—	
30,—	30,—	60,—	120,—	240,—	500,—	1 000,—	—	
50,—	50,—	100,—	240,—	480,—	1 000,—	2 000,—	—	
2,—	2,—	4,—	8,—	16,—	30,—	60,—	—	Eingeführt für den Ortsverkehr 1. 10. 19; seit 6. 5 20 gleiche Sätze für Orts- und Fernverkehr.
3,—	3,—	6,—	12,—	25,—	60,—	120,—	—	
3,—	3,—	6,—	12,—	25,—	60,—	120,—	—	
1,50	1,50	3,—	6,—	12,—	25,—	50,—	—	Eingeführt 1. 10. 19; für Zeitungsquittungen 1. 4. 21, für Bescheinigungen über Ersatzbeträge 1. 1. 22.
1,50	1,50	3,—	6,—	15,—	25,—	50,—	—	
0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	—	
2,—	2,—	4,—	10,—	20,—	40,—	50,—	—	

Barfreimachung und Verrechnung von Paketgebühren durch Registrierkassen.

Von Postinspektor Wiechmann in Berlin (OPD).

Das bis vor nicht sehr langer Zeit fast ausschließlich angewendete Verfahren, die Paketfreigebühren in Freimarken auf der Paketkarte zu verrechnen, stieß auf erhebliche Schwierigkeiten, als nach den wiederholten Erhöhungen die Gebühren Beträge erreichten, die nur durch eine größere Zahl von Freimarken der vorhandenen Werte dargestellt werden konnten. Der auf der Paketkarte verfügbare Raum reichte, auch bei Zuhilfenahme der Rückseite, zum Aufkleben so vieler Marken nicht mehr aus. Ihn zu vergrößern ging nicht an,

Abb. 1.



ganz abgesehen davon, daß ohnehin schon die Verwendung der erforderlichen großen Zahl von Freimarken das Freimachungs- und das Stempelgeschäft allzusehr belastete und die notwendige Nachprüfung der Freibeträge bei der Bestimmungs-Postanstalt außerordentlich erschwerte. Die Gebühren allgemein in der bisher in Einzelfällen üblichen Weise durch die Nachweisung über Post- und außergewöhnliche Telegraphengebühren zu vereinnahmen, verbot sich durch die Schwerfälligkeit dieses Verfahrens. Auch das im Jahre 1920 eingeführte Verfahren, die Gebühren für Pakete von sogenannten Selbstbeklebern — Firmen usw., denen die erweiterte Vorbereitung von Paketen für die Einlieferung bei der Post nach §§ 12, 13 der ADA V, 2 gestattet ist — nicht mehr durch Aufkleben von Freimarken, sondern durch Zusammenrechnen der Gebühren in Annahmelisten und Vereinnahmung in einer besonderen Einnahmenachweisung unter Kennzeichnung der Paketkarten mit dem Freistempel »Gebühr bezahlt« zu verrechnen, konnte die Schwierigkeiten nicht hinlänglich beseitigen, weil es ebenfalls recht umständlich und nur für einen Teil der Auflieferer anwendbar ist. Freimarken höherer Werte in der nötigen Zahl und zur rechten Zeit zu

liefern, war die stark belastete Reichsdruckerei nicht immer imstande. Auch hatte die Verwendung hochwertiger Freimarken auf Paketkarten einen neuen Übelstand gezeitigt. Der Sammlerwert dieser Marken veranlaßte in zunehmendem Umfang unlautere Elemente, die Paketkarten zu unterdrücken, um in den Besitz der Marken zu gelangen. Die Folge waren natürlich neue unangenehme Weiterungen im Postbetriebsdienst.

Unter diesen Umständen fand der Ende 1920 von der Oberpostdirektion in Berlin dem Reichspostministerium unterbreitete Vorschlag, bei geeigneten Paketannahmestellen die Freigebühren versuchsweise mit Registrierkassen vereinnahmen zu lassen, Billigung. Von den Ankerwerken in Bielefeld, deren Vertretung, die Firma Mykitta & Co. in Berlin, den Versuch angeregt hatte, wurden drei für die Zwecke der Postverwaltung besonders eingerichtete Registrierkassen erbaut und bei den Postämtern Berlin SW 68, Hannover 2 und Leipzig 10 in Gebrauch genommen. Wenn auch das erste Modell der Kasse in einzelnen Teilen geändert worden ist, fiel der Versuch doch so günstig aus, daß bald weitere Postämter in Berlin, Breslau, Hamburg und Köln mit Anker-Registrierkassen versehen werden konnten. Trotz der verhältnismäßig kurzen Dauer der Einrichtung ist schon heute das Urteil gerechtfertigt, daß die Registrierkassen im Postbetrieb ein durchaus geeignetes und vorteilhaftes Mittel zur Verrechnung von Freigebühren sind. Ihre Einrichtung und Wirkungsweise wie ihr Nutzen sollen deshalb nachstehend beschrieben werden.

Wie die Abb. 1 erkennen läßt, gleicht die für die besonderen Zwecke der Postverwaltung hergerichtete Anker-Registrierkasse äußerlich im allgemeinen dem bekannten Typ einer gebräuchlichen mittelgroßen Registrierkasse. Die wesentlichen Teile ihrer Einrichtung sind:

a) das Gesamtsummierungswerk mit Nullstellzähler,
b) das zweite Summierungswerk,
c) das Stellwerk mit den Betragshebeln und einem Nullstellhebel,
d) die zweiseitige Anzeigevorrichtung und
e) das Druckwerk mit dem Datum- und dem Laufnummersteller.

Das Druckwerk befindet sich in dem kleineren seitlichen Gehäuse, alle übrigen Teile sind im Hauptgehäuse untergebracht.

Das unter der vorderen Verschlußklappe befindliche Gesamtsummierungswerk zählt fortlaufend alle mit der Kasse aufgezeichneten Gebührenbeträge bis zu einer Gesamtsumme von 999 999 ℳ zusammen. Wird dieser Betrag überschritten, so springt der Nullstellzähler — links in der Ziffernreihe des Werkes — selbsttätig um eine Zahl weiter. Dieser Vorgang wiederholt sich bis zur Höchstzahl 999; ist diese Zahl erreicht, stellt sich der Nullstellzähler wieder auf Null ein und beginnt von neuem. Die Gesamtsummierung ist mithin bis zu einer Milliarde Mark möglich. Sie erfolgt unbedingt zuverlässig, das Werk kann während des Betriebs durch äußere Eingriffe nicht verstellt werden.

Das zweite Summierungswerk wird neben dem Gesamtsummierungswerk betätigt, es ist oberhalb desselben angeordnet und von der Verschlußklappe nicht bedeckt. Sein Zweck ist, bei Massenauflieferungen die von der Kasse aufgezeichneten Einzelbeträge, für jede Massenauflieferung besonders, zusammenzuzählen. Das Endergebnis der Summierung kann ohne weiteres unter der Glasscheibe des Werkes abgelesen werden. Bevor mit der Bearbeitung einer Massenauflieferung begonnen wird, muß dieses Summierungswerk durch Drehen eines seitlichen Knebels stets erst auf Null eingestellt werden.

Die Handhabung der das Stellwerk betätigenden Betragshebel erfolgt in der bei Registrierkassen allgemein üblichen Weise, die als bekannt vorausgesetzt werden kann.

Das Druckwerk druckt die mit den Betragshebeln eingestellten Beträge unter fortlaufender Bezifferung auf einem Kontrollstreifen ab und versieht

Abb. 2.

Abschnitt
Aufgabestempel
Name, Wohnort und Wohnung d. Absenders
In das Paket obenauf ein Doppel der Aufschrift legen!
Zum Aufkleben des Aufgabezettels
Paketkarte
Anbei ein 1 Paket
An Firma
Mykitta & Co
in Berlin W 8
Postgewicht 4½ kg
Wohnung Friedrichstr. 66 (Straße und Hausnummer)
12MAI23 0043 Berlin W.44 6789

gleichzeitig die in die Druckvorrichtung eingeführte Paketkarte mit dem Freistempel in roter Farbe. Diese Farbe ist zur Wahrung der Gleichmäßigkeit gewählt worden, weil die Madrider Abmachungen sie im zwischenstaatlichen Verkehr für Barfreimachungsstempel vorschreiben. Der Freistempel der Registrierkasse gibt das Datum, die laufende Nummer des Kontrollstreifens, den Namen der Aufgabe-Postanstalt und den Freigebührenbetrag in Rotdruck sowie den

Abb 3.

0043	6789-
0042	+235-
0041	+150-
0040	+500-
0039	5450-
0038	3000-
0037	8582-
0036	9759-
0035	5275-
0034	5275-
0033	5275-

Reichsadler in Prägedruck wieder (s. Abb. 2). Die Laufnummer geht bis 10 000 und setzt dann selbsttätig auf Null zurück, kann jedoch auch bei jeder beliebigen Zahl wieder auf Null eingestellt werden. Der bedruckte Kontrollstreifen (s. Abb. 3) kann nach Aufklappen eines kleinen Fensters im Schutzkasten des seitlichen Gehäuses eingesehen werden.

Zur Betätigung der Werke ist die Maschine wahlweise durch Drehen einer Kurbel (Handbetrieb) oder durch Einschaltung eines Motors mit Tastendruck (elektrischer Betrieb) in Gang zu setzen. Die Maschine kann nur benutzt werden,

wenn die das Gesamtsummierungswerk deckende Klappe des Hauptgehäuses mit dem zugehörigen Schlüssel verschlossen ist. Um zu verhüten, daß Unbefugte die Maschine zum Schaden des Kassenführers in Betrieb setzen, kann der Kassenführer bei vorübergehender Abwesenheit oder sonstigem Anlaß den Motor mit einem besonderen Schlüssel abstellen oder — bei Handbetrieb — die Kurbel abziehen.

Der Betrieb mit der Anker-Registrierkasse vollzieht sich wie folgt. Vor der Inbetriebnahme prüft der bedienende Beamte die Maschine auf Betriebsfertigkeit, stellt das Datum im Druckwerk und die Laufnummer ein — beides nur bei Beginn des Tagesdienstes —, ergänzt nötigenfalls die Papierrolle für den Kontrollstreifen und schließt die Verschlußklappe ab. Zur Vereinnahmung von Gebühren stellt der Beamte den zu erhebenden Betrag mit den Betragshebeln ein. Der Betrag erscheint sofort auf der dem Beamten zugekehrten Seite der Anzeigevorrichtung und kann somit vor der Aufzeichnung geprüft werden. Etwaige Fehler können berichtigt oder es kann mit dem Nullstellhebel wieder die Nullstellung hergestellt werden. Erscheint der Betrag richtig, führt der Beamte die Paketkarte in den vorgesehenen Schlitz des Druckwerks ein und setzt die Maschine mit der Motortaste oder der Kurbel in Gang. Nach kurzem Umlauf des Werkes ist die Paketkarte mit dem Freistempel versehen, der Kontrollstreifen bedruckt und der Betrag durch die Summierungswerke gezählt. Der Betrag ist nun auch auf der dem Auflieferer zugekehrten Seite der Anzeigevorrichtung sichtbar. Stellt sich nachträglich heraus, daß die Freigebühr unrichtig berechnet war, so werden zu wenig erhobene Beträge durch zusätzliche Verwendung von Freimarken, überhobene Beträge durch Entlastung ausgeglichen.

Die Angaben im Freistempel der Registrierkasse ersetzen auch den Tagesstempel; die Einlieferungszeit kann nach der Laufnummer festgestellt werden. Mit dem Tagesstempel wird daher nur der Abschnitt der Paketkarte, nicht diese selbst, bedruckt.

Zur Abrechnung wird bei Dienstbeginn vom Annahmebeamten unter Hinzuziehung eines zweiten Beamten der Stand des Gesamtsummierungswerks und des zugehörigen Nullstellzählers festgestellt und auf dem Kontrollstreifen sowie in einem besonders geführten Kontrollbuch vermerkt. Das gleiche geschieht bei Dienstende des Beamten. Die Angaben werden von beiden Beamten unterschrieben. Die Gegenüberstellung der Beträge ergibt das Kassensoll, das in der Nachweisung über Post- und außergewöhnliche Telegraphengebühren vereinnahmt wird. Auf Grund des Kontrollstreifens und des Kontrollbuchs prüft der Stellenvorsteher oder ein sonst bestimmter Beamter — am Monatsende der Hauptkassenführer — die richtige Vereinnahmung und Verrechnung der durch die Kasse aufgezeichneten Beträge zu bestimmten Fristen nach.

Die Vorteile der Verwendung von Registrierkassen zur Barfreimachung im Postbetrieb liegen auf der Hand. Einfachheit und Sicherheit der Kassenführung, schnellere Abfertigung der Auflieferer an den Paketfreimacheschaltern, Vereinfachung und Beschleunigung des Freimacheverfahrens, Erleichterung des Stempelgeschäfts, vor allem aber ganz erhebliche Herabminderung des Bedarfs an Freimarken sind die hervorstechenden Vorzüge der Einrichtung. Allein schon der letzte Umstand muß die Verwendung der Kassen vorteilhaft erscheinen lassen, wenn auch der auf Zahlen beruhende Nachweis bei den gegenwärtigen Schwankungen der Beschaffungspreise sowohl der Registrierkassen wie der Freimarken zur Zeit schwer zu erbringen ist. In der Regel werden zu den dauernden Ersparnissen an Sachkosten solche an Personalkosten hinzutreten. Vom Betriebsstandpunkt aus ist als wesentlicher Vorzug der Registrierkassen zu verbuchen, daß mit ihrer Verwendung die eingangs geschilderten Betriebsschwierigkeiten

gerade bei den großen Annahmestellen, wo sie am meisten ins Gewicht fallen, restlos zu überwinden sind.

Die Anker-Registrierkassen haben sich bisher, auch wenn sie zu mehreren tausend Aufzeichnungen täglich benutzt worden sind, als sehr zuverlässig und wenig instandsetzungsbedürftig erwiesen. Die Beamten haben sich mit ihrer Einrichtung schnell vertraut machen können und arbeiten gern mit den Kassen. Ohne Zweifel ist durch die Einführung der Registrierkassen in den Postbetriebsdienst die Reihe der von der Postverwaltung verwendeten modernen technischen Hilfsmittel um ein wertvolles Stück vermehrt worden. Ihrer Verwendung zur Barverrechnung von Gebühren jeder Art steht noch ein weites Gebiet offen, das nach Eintritt besserer wirtschaftlicher Verhältnisse sicher erschlossen werden wird.

Aus der Rechtsprechung des Reichsdisziplinarhofs.

Milderung der Strafe, ohne daß der Angeschuldigte ein Rechtsmittel eingelegt hat.

In einer Disziplinarsache hatte der Beamte der Staatsanwaltschaft die Entscheidung der Reichsdisziplinarkammer zuungunsten des Angeschuldigten angefochten. Dieser selbst hatte keine Berufung eingelegt. In der mündlichen Verhandlung vor dem Reichsdisziplinarhof erbat der Verteidiger trotzdem eine Milderung der Strafe. Die Frage, ob dies verfahrensrechtlich überhaupt zulässig ist, wurde vom Disziplinarhof bejaht (Entscheidung vom 15. November 1922). Die bisherige Rechtsprechung des Disziplinarhofs hatte allerdings angenommen, dies sei unzulässig, weil das Reichsbeamtengesetz eine dem § 343 der Strafprozeßordnung entsprechende ausdrückliche Vorschrift nicht kennt. Diese Rechtsauffassung hat der Reichsdisziplinarhof aus folgenden Gründen nicht mehr aufrechterhalten.

Das förmliche Disziplinarverfahren ist kontradiktorisch und den Formen des Strafprozesses nachgebildet (Laband, Staatsrecht des Deutschen Reichs, 4. Aufl. S. 462). Es ist im Reichsbeamtengesetz nur unvollständig geregelt. Die Lücken sind daher aus der Strafprozeßordnung zu ergänzen. Im Disziplinarverfahren handelt es sich ebenso wie im Strafprozeß um die Durchführung eines öffentlichrechtlichen Strafanspruchs und um die Erforschung objektiver Wahrheit, weshalb zur Erreichung dieses Zieles die analoge Anwendung des das Strafgerichtsverfahren regelnden Reichsgesetzes für zulässig erachtet werden muß, wenn das RBG auch eine diesbezügliche ausdrückliche Vorschrift nicht hat. Zutreffend führt in diesem Sinne auch das OLG Posen in der Entscheidung vom 14. Januar 1907 aus: »Da die Disziplinargesetze nur einige besondere, jedenfalls nicht erschöpfende Bestimmungen über das Disziplinarverfahren enthalten, muß der Gesetzgeber den Willen gehabt haben, daß die allgemeinen Bestimmungen des jeweiligen Strafverfahrens ergänzend angewendet werden, soweit sie mit dem Disziplinargesetz und dem von ihm verfolgten Zweck in Einklang stehen. Andernfalls würde ein Disziplinarverfahren in den weitaus meisten Fällen undurchführbar sein.« Die analoge Anwendung der StPO ist also nur da auszuschließen, wo sie mit dem abweichenden Rechtsgrund — dem auf dem Anstellungsvertrag beruhenden Disziplinarstrafanspruch — oder dem Zweck des Disziplinarverfahrens — der Reinhaltung und Ordnung des öffentlichen

Dienstes — oder dem erkennbaren Inhalt des RBG unvereinbar ist. Diese Erwägungen rechtfertigen die Auffassung, daß § 343 StPO zur Ergänzung der lückenhaften Verfahrensvorschriften des RBG, insbesondere auch beim Rechtsmittel der Berufung heranzuziehen ist, daß also der höhere Richter, ohne durch den Zweck und die Richtung der von der Staatsanwaltschaft eingelegten Berufung gebunden zu sein, diejenige Entscheidung zu erlassen hat, welche er nach Lage der Sache für die richtige erachtet. Es sei noch darauf hingewiesen, daß für das preußische Disziplinargesetz, betreffend die nichtrichterlichen Beamten, vom 21. Juli 1852 die höchste preußische Disziplinarbehörde, das Staatsministerium, in ständiger Rechtsprechung entschieden hat, daß der Grundsatz des § 343 StPO auch für das Disziplinarverfahren Geltung habe, und daß das preußische Oberverwaltungsgericht sich neuerdings im Gegensatz zu früheren Entscheidungen auf den Standpunkt des Staatsministeriums gestellt hat.

Kleine Mitteilungen.

Weiter Flug einer Taube. Eine erschöpfte Taube, die am Columbus Circle zu New York gefunden wurde, trug eine Botschaft des Naturwissenschaftlers Edmund Heller, der sich auf einer Studienreise im Yellowstone Park befindet. Dieser teilte mit, daß er sich in den Hoodoo-Bergen verirrt habe, und bat um Hilfe. Die Nachricht war an seinen Kollegen Dan Singer in New York gerichtet, der die Taube als ein Tier erkannte, das er selbst mit Heller zusammen gezüchtet hatte. Er veranlaßte telegraphisch ein Hilfsunternehmen. Die Entfernung vom Yellowstone Park nach New York beträgt rund 3 200 km. Die Taube brauchte zu dieser Strecke augenscheinlich 5 Tage; sie legte also durchschnittlich täglich 640 km zurück. (Die Umschau, 1923, S. 187.)

Schriftwerke.

Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft von Dr. Emil Sax, o. ö. Professor der politischen Ökonomie i. R. Zweite neubearbeitete Auflage. Dritter Band: Die Eisenbahnen. Mit Anschluß einer Abhandlung von Prof. Dr. E. v. Beckerath, Kiel. 614 S. Preis: Grundzahl geh. 18 ℳ mal Schlüsselzahl des B. d. D. B., Berlin, Verlag von Julius Springer, 1922.

Mit dem dritten Bande liegt der Abschluß des einzigartigen großen Werkes vor, das — ein Lebenswerk des hochbetagten Verfassers — durch seine darin niedergelegten Ergebnisse gründlicher Forschungen und persönlicher Erfahrungen allgemein als grundlegend für das behandelte Gebiet der Verkehrslehre angesehen wird. Wie schon die früheren Besprechungen für die bisher erschienenen Bände andeuteten, vereinigen sich auch in diesem dritten Bande Gedankenfülle und logischer Stoffaufbau mit wissenschaftlicher Gründlichkeit und Unvorein

genommenheit zu einem in breiten Farben dargestellten Gesamtbild, an dem kein Verkehrsbeamter und Forscher ohne tieferes Eindringen vorübergehen kann.

Der Inhalt ist kurz folgender.

Im ersten Abschnitt wird die Stellungnahme der Gemeinwirtschaft gegenüber der Eisenbahn, deren begrifflicher Umriß in der Einleitung aus einer Reichsgerichts-Entscheidung vom 17. März 1879 durch ein wahrhaftes Satzungetüm wiedergegeben ist, dahin gekennzeichnet, daß die Eisenbahn der reinen Privatwirtschaft entrückt, ein Gegenstand der Volkswirtschaftspflege und der Staatsverwaltung sei und daß da, wo die Privatunternehmung herangezogen wird, immer nur eine von Staats wegen beaufsichtigte und geregelte Unternehmung am Platze sei, da sie der Grundbedingung der Privatwirtschaft, der freien Konkurrenz, ermangelt. Das beweisen die sehr eingehend geschilderten Erfahrungen, die mit der Konkurrenz in ihren verschiedenen Abarten in England und Amerika und besonders mit der privatwirtschaftlichen Tarifbildung gemacht wurden. So ergeben sich vielseitige Verwaltungsaufgaben des Staates, die den Inhalt des zweiten Abschnitts bilden, hinsichtlich der allgemeinen Eisenbahnpolitik, wonach die Eisenbahnen hochbedeutsame Werkzeuge der Staatspolitik sind, hinsichtlich des Tarifwesens, dessen Erfordernisse gründlich geklärt werden, hinsichtlich der Finanzgebarung, des Frachtrechts, der Bahnpolizei, der Folgerungen aus dem Monopol (Transportzwang, gleichmäßige Behandlung, Lieferfristen), der betrieblichen Ordnung der Bahnen nach ihrer Verkehrsbedeutung, der planmäßigen Netzgestaltung und hinsichtlich der internationalen Anschlußreglung.

War bisher die Rede davon, durch Planmäßigkeit der Anlage und Einheitlichkeit von Anlage und Betrieb Organisation nach außen zu leisten, so wird im dritten Kapitel die Frage beantwortet, wie die Verwaltung zu organisieren ist durch zweckdienliche Einrichtung der Behörden, durch Abgrenzung der Wirkungskreise der Dienststellen. Für die oberste staatliche Stelle (Minister, Staatsaufsicht) genügen wenige, aber erfahrene Männer mit wenigen Abteilungen, in deren Zusammenhang mit den übrigen Staatsverwaltungszweigen neuerdings vielfach (Italien, Schweiz und seit der Verreichlichung auch in Deutschland) eine weitgehende Unabhängigkeit, namentlich von der Finanzverwaltung zum Ausdruck kommt. Wie das Verhältnis der Bezirksdirektionen zur obersten Stelle, ihre Organisation und die der ausführenden Dienststellen nach dem Kollegial- und Direktorialsystem, nach dem Grundsatz der Arbeitsteilung und Arbeitsvereinigung zu gestalten ist, hängt mehr oder weniger mit dem Ausmaß an Zentralisation oder Dezentralisation zusammen. Als Besonderheiten gelten in Hinsicht auf die persönliche Machtfülle und Verantwortung des obersten Leiters für die Willensbildung im Staatsbahnbetrieb der beschließende Verwaltungsrat, die beratenden Körperschaften der Beiräte, der fachliche Stellvertreter des Ministers (Staatssekretär), die Generaldirektionen als zweite Entlastung des Ministers, die Zentralämter für einzelne Geschäfte, die geschäftsführenden und die Gruppendirektionen für örtlich oder sachlich begrenzte Bereiche.

Im vierten Abschnitt werden behandelt zunächst für »Die Ökonomie in der Bau- und Betriebstechnik«: das technisch-ökonomische Grundverhältnis von Anlage und Betrieb (Steigerung oder Verminderung der Kosten für Anlage und Betrieb stehen im umgekehrten Verhältnis zueinander), die Trassierung vom technischen und wirtschaftlichen Standpunkt (kommerzielle Trassierung), die Kostenbestandteile, die Anforderungen an die Bahnen in Ländern wirtschaftlicher Hochkultur (starker Personen- und Frachtverkehr, die daraus folgende Schnelligkeit und dichtere Zugfolge, mehrgleisige Anlage usw.), die bestimmen-

den Einflüsse für Kunst- und Hochbauten, für Bahnhofsanlagen, Fahrbetriebsmittel und Triebkraft, im Gegensatz dazu die Bahnen in Ländern auf extensiver Wirtschaftsstufe, ferner die Neben- und Kleinbahnen, die Kostengestaltung unter Zergliederung der Ausgaben für Personal und Material, der Kapital- und Betriebskosten, der festen und veränderlichen Kosten, der Nutz- und Lastleistungen, die die Betriebsökonomie beeinflussenden Tatsachenreihen, die Fahrtgeschwindigkeit, der elektrische Betrieb. Im zweiten Teile des vierten Abschnitts »Die spezifisch wirtschaftliche Seite der Eisenbahnverwaltung« schließt dann an: die Erörterung der viel umstrittenen und in der Durchführung so schwierigen Frage des Tarifaufbaus und der Tarifbemessung, die unter Auseinandersetzung mit den verschiedenen Theorien in umfassendster Weise verfolgt wird. Bis in das zweite Jahrzehnt unseres Jahrhunderts hinein wiesen die Tarife bezüglich ihrer Höhe eine fortschreitende Ermäßigung auf, die aber schließlich zum Stillstand kam und nach dem Krieg einer neuen Entwicklungsreihe wich. Unter den wirtschaftlichen Maßnahmen für den Bau und die Betriebsführung werden der Regiebau und die Bauvergebung an Unternehmer mit Einheitspreisen oder im Großakkord sowie das Für und Wider zu der Frage, ob die Betriebsstoffe (Kohle, Schmiermittel) und die Ausrüstungsgegenstände im Wege der Selbsterzeugung zu beschaffen oder von anderen zu beziehen sind, gegenübergestellt; ferner werden hier geschildert die Verkehrsteilung in den Gemeinschaftsverbänden der Bahnen (Wagenübergang, Abrechnung usw.), die Betriebs- und Finanzgemeinschaft, deren höchste Entwicklungsstufen die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft vom Jahre 1896 und die Verreichlichung der deutschen Bahnen sind, die Personalwirtschaft (Kopfzahl, Entlohnung, Aufnahme und Ausbildung, Wohlfahrtspflege), die Finanzwirtschaft (Kapitalbeschaffung, Verwendung der Überschüsse), die Betriebsergebnisse als Prüfstein der Verwaltung, die Betriebszahl und der Reinertrag.

Die sehr eingehende und auf gutes Quellenmaterial gestützte Entwicklungsgeschichte der Bahnen in den einzelnen Ländern im fünften Abschnitt bringt als Schlußausführung einen Überblick über die Verhältnisse in der Gegenwart und über die zukünftigen Aufgaben. Die drei großen Privatbahnländer (England, Frankreich, Vereinigte Staaten) sind nach dem Kriege zum Privatbetrieb zurückgekehrt; dieses Betriebssystem hat jedoch nicht mehr den Rückhalt in der Bevölkerung, um eine Änderung auszuschließen. Die inneren Schwierigkeiten und äußeren Erschwernisse im deutschen Reformwerk werden nach Ansicht des Verfassers durch fortgesetzte Arbeit zu überwinden sein.

Im sechsten Kapitel, enthaltend Prof. v. Beckeraths Abhandlung über Wandlungen der Wirtschaft im Zeitalter der Eisenbahnen, wird der umgestaltende gewaltige Einfluß der Eisenbahnen auf die Wirtschaft dargelegt, wie sie Versand und Bezug minderwertiger Erzeugnisse der Rohproduktion erleichterten und wie die Vervollkommnung und Verbilligung des Verkehrs Rohstoffe, Nahrungsmittel und Industrieerzeugnisse weltmarktreif machten, die Standortsverhältnisse der Landwirtschaft und Industrie beeinflußten, und welche Wirkungen gerade hier die Tarifbildung zeigte (so u. a. in der Abwanderung der Eisenindustrie von den deutschen Mittelgebirgen zu dem Kohlenbergbau, dessen riesiger Aufschwung erst mit den Eisenbahnen erfolgte). So nähert sich auch heute allenthalben die Großindustrie der Rohstoffbasis oder wandert zur Küste und an schiffbare Ströme ab, wie auch die Schaffung der sogen. gemischten Betriebe nur auf Grund der Verkehrsverbesserungen durchzuführen ist. Eine solche Standortsbildung entwickelte sich auch vermöge der Arbeitsteilung zwischen Ländern und Erdteilen international, insofern die Rohstoffe aus ihren Lagerstätten an die europäischen Arbeitsmärkte gezogen wurden, nachdem die Eisenbahn sie

transportfähig gemacht hatte (Elektrizitätsindustrie in Deutschland, Baumwollindustrie in Sachsen und am Niederrhein). Gleich tiefgreifende wirtschaftliche Wandlungen haben die Eisenbahnen auf dem Gebiet des Handels verursacht, wie auch sonst fast kein Lebensgebiet von ihrem umgestaltenden Einfluß unberührt blieb.

Die streng wissenschaftlichen Gesichtspunkte, nach denen die Darstellung im vorliegenden Band unter Nachprüfung der Untersuchungsergebnisse an der Hand der gewordenen Tatsachen erfolgt, bieten die Möglichkeit lehrreicher Ausblicke und Anwendungen auf andere Verkehrsgebiete und mögen die Anregung für unsere Leser zu einem Befriedigung versprechenden Studium des Buches geben.

Telephon- und Signal-Anlagen. Ein praktischer Leitfaden für die Errichtung elektrischer Fernmelde- (Schwachstrom-) Anlagen. Herausgegeben von Carl Beckmann, Oberingenieur der Aktiengesellschaft Mix & Genest, Berlin-Schöneberg. Dritte, verbesserte Auflage. Mit 418 Abbildungen und Schaltungen und einer Zusammenstellung der gesetzlichen Bestimmungen für Fernmeldeanlagen. 325 S. Preis geb. Grundzahl 7 ℳ 50 Pf. mal Schlüsselzahl des B. d. D. B. Verlag von Julius Springer, Berlin 1923.

Der Zweck des Buches ist in der Titelankündigung angegeben, es soll eine Anleitung für den Montagepraktiker sein. Mit Recht hebt Verf. im Vorwort hervor, daß es mit den Vorschriften allein nicht getan sei, und daß an den Fernmeldetechniker weit höhere Anforderungen hinsichtlich der Kenntnis verwickelter Schaltungen und verschiedenartiger Installationsverfahren gestellt würden als an den Starkstrommonteur. Deshalb schickt er im 1. Kapitel eine dem Bildungsstand des Monteurs angepaßte Erläuterung der Grundbegriffe und ihrer theoretischen Anwendungen für den elektrischen Strom, den Magnetismus und die Induktion sowie eine Beschreibung der Stromquellen mit den physikalischen Grundlagen und der wichtigsten Konstruktionselemente der Haustelegraphie und der Telephonie voraus, bevor er im 2. Kapitel zum Leitungsbau (Frei-, Kabel- und Innenleitungen nebst einer Anleitung zum Aufsuchen von Störungen), im 3. Kapitel zu den gebräuchlichsten Apparaten und Schaltungen der Fernmeldetechnik einschl. der Signal- (Tableau- und Lichtsignal-) Anlagen, der Kontroll- und Sicherungsanlagen übergeht. Unter den letzteren werden die Feuermelde- und Alarm-, die Wächterkontroll- und Sicherungsanlagen gegen Einbruch, die elektrischen Zentraluhren und Türöffner, die Wasserstandsfernmelder und Hausblitzableiter behandelt. Im 4. Kapitel folgen die gesetzlichen Verordnungen, die behördlichen und Verbandsvorschriften.

Das Buch ist leicht faßlich und unter Beschränkung auf die wesentlichen Erfordernisse der behandelten Anlagen geschrieben. Das wird nicht ausschließen, daß in einer späteren Auflage hier und da Ergänzungen und Berichtigungen vorgenommen werden, von denen nachstehend einige aufgeführt sind. S. 95 empfiehlt sich ein Hinweis darauf, die dachartige Abschrägung der hölzernen Stangen zu teeren, um dem Eindringen von Feuchtigkeit und dem Entstehen von Zopffäule vorzubeugen; der Schutzanstrich mit Karbolineum sollte bis über die Erdoberfläche hinaus angebracht werden. S. 114 wäre noch auf die Notwendigkeit einer schonenden Behandlung der Drahthaut aufmerksam zu

machen, sonst ist mit späteren Drahtbrüchen zu rechnen. Die Angaben S. 206 letzter Abs. und S. 272 letzter Abs. stehen in Widerspruch zueinander und wirken verwirrend. Bei zwei Amtsleitungen (S. 207) können mehr als 10 und bei drei Amtsleitungen u. U. mehr als 15 Nebenstellen angeschlossen werden. Die Angabe S. 220, daß die Reichspost die Leitungen für außenliegende Privatstellen gegen Kauf herstelle, ist nicht richtig. Die S. 274 bis S. 287 angeführten Ausführungsbestimmungen sind veraltet. War es nicht mehr möglich, wenn die teilweise erheblich von den alten abweichenden neuen Ausführungsbestimmungen erst während der Drucklegung des Buches erschienen, wenigstens noch auf sie hinzuweisen? Im übrigen sind die Ausführungsbestimmungen ohne die Fernsprechordnung, welche im Buche fehlt, nicht durchweg verständlich. Die Vorschriften im § 15 letzter Abs. e S. 293 haben eine andere Fassung erhalten. Vgl. E. T. Z. 1922, Heft 21 S. 744. Die Leitsätze für den Anschluß von Schwachstromanlagen an Niederspannungs-Starkstromnetze usw. S. 294 sind überholt. Vgl. E. T. Z. 1920, Hefte 37 und 50 S. 737 und 1015. Die Leitsätze über den Schutz der Gebäude gegen Blitz unter 5. S. 304 und die sich daran anschließenden Erläuterungen und Ausführungsvorschläge sind geändert. Vgl. E. T. Z. 1921 S. 522.

Bei den Postnebenstellenanlagen S. 207 bis 226 sind nur Anlagen von Mix & Genest dargestellt. Es hätten wenigstens die wichtigsten Schaltungen anderer Firmen erwähnt werden sollen.

Immerhin kann der Zweck des Buches trotz dieser Anstände als erfüllt anerkannt werden, da die praktischen Anleitungen im allgemeinen deutlich und richtig sind.

Grundzüge der Länderkunde von Dr. Alfred Hettner, o. Professor der Geographie an der Universität Heidelberg. I. Band Europa. Zweite, gänzlich umgearbeitete Auflage. Mit 4 Tafeln und 197 Kärtchen im Text. 373 S. Preis geh. ℳ 4,30, geb. ℳ 6,00 mal Schlüsselzahl v. B. V. Verlag und Druck von B. G. Teubner, Leipzig und Berlin 1923.

Unter den Wissenszweigen, in deren tieferen Gehalt der Verkehrsbeamte einzudringen hat, steht die Geographie mit an erster Stelle. Er darf sich aber nicht darauf beschränken, für Heimat und Fremde die Lage der Handels- und Industrieplätze, der Eisenbahnknotenpunkte, Häfen und Kunststädte in ihrem Verkehrszusammenhang zu beherrschen, er muß auch die natürlichen Bedingungen kennen lernen, die die Grundlage für das wirtschaftliche Emporstreben oder Zurückbleiben eines Landes, einer Landschaft, für das Entstehen dieses oder jenes Gewerbes, für Staatenbildungen und andere Erscheinungsreihen schufen. Ein hierfür vorzügliches Buch sind die oben angekündigten Grundzüge der Länderkunde, die nach dem Vorwort zeigen wollen, wie die Erde in ihren verschiedenen Teilen aussieht, und damit zum Verständnis des staatlichen und wirtschaftlichen Lebens beitragen sollen.

In dem vorliegenden ersten Band Europa wird zunächst der Erdteil in seinem Gesamtbild behandelt: die starke Gliederung der Ländermassen durch das Meer und seine Teile und durch den Gebirgsbau als Ursache der für die Geschichte Europas so bedeutsamen gesonderten Entwicklung von Völkern und Staaten, die unter dem Einfluß der Eiszeiten, durch Gesteinszerfall und

Küstenverschiebung eingetretene und weiter wirkende Veränderung der Oberflächengestaltung, die Gewässer und Meere in ihren hydrographischen Verhältnissen, die Klimate als ozeanes und kontinentales in ihren Auswirkungen auf Natur und Menschenleben, die Pflanzen- und Tierwelt, die geographischen Tatsachenreihen mit den großen Wanderungen der Indogermanen im 3. Jahrhundert v. Chr. und der Germanen, mit den Vorstößen der türkischen und mongolischen Völker aus Asien, der Mauren aus Afrika, die zur Energie erziehende unwirtliche Natur des Landes als Grundlage der Entwicklung der Menschheit in Europa, die Rassen und Völker, die Religionen, die Staaten in ihrer durch die Lage zum Meer und zu den Nachbarn bedingten Eigenart, die Besiedelung und Bevölkerung, ungleichmäßig und abhängig von der natürlichen Fruchtbarkeit und dem Reichtum an Naturschätzen, der Verkehr, bei dem sich für den Erdteil drei Fronten (die atlantische, die mediterrane und die südöstliche Landfront) feststellen lassen und bei dem für die Beziehungen der Länder untereinander und im Innern die verschiedensten Faktoren, wie Küstengestaltung, Wasserwege, Straßen, Eisenbahnen, Kulturhöhe, Bevölkerungsdichte maßgebend sind, das Wirtschaftsleben mit seinen Landbauzonen, Bergbau- und Industriegebieten, seinem Handelsaustausch und seinen Bilanzen, die materielle und geistige Kultur in der Gesellschaftsgliederung und Volksbildung.

In der dann folgenden Betrachtung der einzelnen Länder und Landschaften wird angesichts der unendlichen Mannigfaltigkeit der natürlichen und geographischen Verhältnisse des Erdteils an Stelle der früher üblichen staatenkundlichen Einteilung durchaus richtig eine in den Naturgebieten fußende, die Wechselwirkung von Land und Menschen darlegende Stoffverteilung und Anordnung befolgt. Dieser mehr naturwissenschaftlichen Auffassung der Geographie entsprechend werden der Reihe nach beschrieben: die nordischen Inseln, die britischen Inseln, die skandinavische Halbinsel, Finnland mit Lappland und Kola, Frankreich, sehr eingehend das große Gebiet von Mitteleuropa, das osteuropäische Tiefland, die in das Mittelmeer hineinragenden Halbinseln und die Karpatenländer. Dabei werden Natur und Mensch in den Mittelpunkt gestellt, die Natur in der Ausdehnung des Landes, in der wagerechten und senkrechten Bodengestaltung, im Klima, in der Pflanzendecke mit den Charaktergewächsen der Kulturlandschaft, in der Tierwelt u. v. a., der Mensch nach Rasse, Einwanderung, Kulturhöhe, Religion, in seinem Wirtschaftsleben und seinem Verkehrswesen betrachtet, die Rückwirkungen aus den geographischen und natürlichen Bedingungen und das Streben des Menschen zur Beherrschung der Natur und seinesgleichen dargelegt. Es zeigt sich, wie Meer und Alpen die Naturgrenzen sind, die im großen ganzen auch für Volkstum und Staaten bestimmend wirken, wie der Bau des Landes mit seinen tektonischen Bildungen, der geologische Aufbau, die Wasserscheiden von Einfluß auf die Wesensart des Volkes sind, wie schroffe Bergzüge zwischen besiedelten tiefen Tälern die Unterscheidung der Bewohnerschaft in Dialekt und Sitte begünstigen, wie fruchtbare, langgestreckte Talsenken schon in frühesten Zeiten wichtige Straßenzüge entstehen ließen, die später Hauptverkehrswege wurden, wie Klima und Bodenverhältnisse bestimmte Pflanzenkulturen und damit bedeutsame Wirtschaftszweige schufen, wie die politische Trennung der auf einem Erdraum vereinigt gewesenen Volksstaaten (Spanien/Portugal, Schweden/Norwegen) in der Landesnatur und der alten Verschiedenheit der Völker begründet ist.

Die Einsicht in solche Zusammenhänge ist von jeher ein Erfordernis der allgemeinen Bildung gewesen, das überdies gerade jetzt um so dringender Befriedigung erheischt, als die neue staatliche Aufteilung nach dem Weltkrieg, wie an den einzelnen Stellen gezeigt wird, eine endlose Kette von Widersprüchen

erzeugt hat und die politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse kaum von dauerndem Bestand sein werden. Der bei gründlicher Wissenschaftlichkeit warme Ton, der dieses Buch aus dem deutschen Blickwinkel so schuf, wie es uns vorliegt, möge unsere Leser veranlassen, das Buch selber in die Hand zu nehmen, es wird sie fesseln.

Der funktelegraphische Wetter- und Zeitzeichendienst von H. Thurn, Postrat im Telegraphentechnischen Reichsamt. Mit 15 Figuren im Text. 82 S. Preis brosch. ℳ 1,50 (mal Schlüsselzahl des Börsenvereins deutscher Buchhändler). Berlin W 10, Verlag von M. Krayn 1923.

Verf. schildert im angekündigten Heft, das aus einzelnen in verschiedenen Zeitschriften von ihm veröffentlichten Aufsätzen entstanden ist, zusammenfassend den früheren und den neuesten Stand der genannten beiden Dienstzweige. Bekanntlich ist das Wetter in Europa von der Luftdruckverteilung über dem nordatlantischen Ozean bei bestimmten Wetterlagen abhängig. Die Beschaffung von Beobachtungsmaterial von Schiffen in See ist deshalb schon bald, nachdem die Witterungskunde in Deutschland seit 1906 ihre praktische Auswirkung in den Wettervorhersagen gefunden hatte, nachdrücklich betrieben worden. Es werden die daraufhin 1908 und 1909 angestellten Versuche, ihr Fehlschlagen — infolge zu späten Eingangs der Funknachrichten aus See und weil der Nutzen im Verhältnis zu den Kosten für Deutschland zu gering war — und die Bemühungen der Deutschen Seeewarte um die Wiederbelebung dieses Verkehrs durch die Mitarbeit deutscher Schiffe beschrieben. Im Anschluß daran wird dargelegt, wie und in welchem Umfang Wettermeldungen zur Sicherung der Schiffahrt durch Küstenfunkstellen vor dem Kriege verbreitet wurden und wie dieser Dienst seit dem Krieg einschließlich des gesamten funktelegraphischen Wetterdienstes in Deutschland geregelt ist, wo heute zwei sich gut überdeckende Nachrichtennetze, ein telegraphisches und ein drahtloses, bestehen. Nachdem schon in den vorhergehenden Abschnitten auf einige nach dem Kriege gemachte Vorschläge zur internationalen Reglung und ohne Zuziehung Deutschlands getroffene Abmachungen hingewiesen worden war, wird dann die Ordnung des Funkwetterdienstes in den hauptsächlich in Betracht kommenden außerdeutschen Ländern berührt. Angefügt sind Listen der deutschen und übrigen europäischen Funksendestellen mit ihren Rufnamen, Wellen, Sendezeiten und Reichweiten.

Im zweiten Teile wird die Bedeutung der Zeitübermittlung als nautischen Hilfsmittels und im Dienste geodätischer Forschung sowie die internationale und innerdeutsche Reglung des Zeitzeichendienstes unter Anführung der Wandlungen, die dieser Dienst vor und nach dem Krieg erfuhr (1910 wurden die Funkzeichen von Norddeich unter Kontrolle der Präzisionsuhr durch das Observatorium in Wilhelmshaven, seit 1917 durch Nauen unter Mitwirkung anfänglich der Sternwarte in Bergedorf, seit 1919 der Deutschen Seewarte gegeben), dargelegt; schließlich werden die deutschen Zeitsignalanlagen für Zentraluhren, Uhrmacherschulen und für das Uhrmachergewerbe mit den dafür maßgebenden Bestimmungen besprochen. Dabei werden die dazu dienenden Apparate und Einrichtungen der Sternwarten und Funkstellen, die Zeitzeichenempfänger von Telefunken und die verschiedenen Wege für die Ausschaltung von Fehlern bei den

die höchste Genauigkeit (bis zu einigen Tausendsteln von Sekunden) beanspruchenden Signalübermittlungen zu geodätischen und astronomischen Zwecken beschrieben; auch die Versuchsanordnung von Huth zur Selbstaufzeichnung des Zeitzeichens mit dem Saitengalvanometer und die modernste Art der Zeitzeichenniederschrift mit Hilfe des Steinschreibers werden mitgeteilt. Beigegeben ist eine Nachweisung aller Funkstellen, die Zeitzeichen funktelegraphisch aussenden, mit ihren Einzelheiten.

Die fleißige Arbeit verdient die Aufmerksamkeit aller Sachkundigen und Interessenten.

Die Elektrotechnik und die elektromotorischen Antriebe. Ein elementares Lehrbuch für technische Lehranstalten und zum Selbstunterricht von Dipl.-Ing. Wilhelm Lehmann. Mit 520 Textabbildungen und 116 Beispielen. 451 Seiten. Preis geb.: Grundzahl ℳ 9,00. Berlin, Verlag von Julius Springer 1922.

Unter den vielen neuen Erscheinungen des Büchermarkts über Elektrotechnik macht sich das vorliegende Werk insofern bemerklich, als es, abweichend von der in solchen Lehrbüchern sonst geübten Gepflogenheit, die theoretischen Lehren in gedrängter Kürze bringt, dagegen sehr eingehend die Wirkungsweise und das Verhalten der elektrischen Maschinen und Apparate und beinahe bis zur Hälfte seines ganzen Umfangs das Beleuchtungswesen und die motorischen Antriebe darstellt. Damit ist der als wohl gelungen zu beurteilende Zweck des Buches gekennzeichnet: es will den Praktiker und Studierenden in die wichtigen Anwendungsgebiete der elektrischen Energie einführen, ein Vorgehen, das bei der voranschreitenden Zentralisierung der Energieverteilung und der Eroberung neuer Gebiete für den elektrischen Strom sich schon lohnt.

In zwei Abschnitten von 57 Seiten werden die Grundlehren des Magnetismus und der Elektrizität kurz und sehr anschaulich unter der Voraussetzung elementarer Kenntnisse in der Mathematik für die entwickelten Formeln, darauf erschöpfend und die Einzelheiten berücksichtigend in sieben Abschnitten die Gleichstrom-, Wechselstrom-, Drehstrom-Maschinen und Motoren, die Transformatoren sowie die Erzeugung, Übertragung und Verteilung der elektrischen Energie behandelt. Diesen allgemeinen Grundlagen folgen dann die Abschnitte über die bereits erwähnten Anwendungsgebiete, wobei die Antriebe von Hebezeugen, Fahrzeugen in Bergwerken, Hütten und Stahlwerken, der Werkzeugmaschinen sowie die Antriebe in den verschiedenartigsten Fabriken und in Druckereien genau beschrieben werden und eine Anleitung für ihre Prüfung und Instandhaltung wie auch für Beseitigung von Störungen und Aufsuchen von Fehlerquellen darin gegeben wird.

Bei der Darstellung ist nach dem Vorwort die Anschaulichkeit der wissenschaftlichen Strenge übergeordnet worden. Daß die Schreibweise recht anschaulich ist, muß anerkannt werden. Immerhin hätte vermieden werden können, auf Seite 3 von der Zugkraft einer Kraftlinie bei einer Dicke von 1 cm² zu sprechen. Da indessen vorher die Dichte von einer Kraftlinie je cm² erwähnt wurde und nachher von zwei Kraftlinien je cm² geredet wird, ist ersichtlich, was Verf. meint. Solche bildlich zu nehmenden Anführungen kehren wieder. Der Ausdruck Querstäbe statt Querträger S. 223 ist ungebräuchlich und kann falsche Vorstellungen erwecken;

das Einsetzen eines Bleches mit Löchern in eine Wandöffnung bei Einführung mehrerer Leitungen S. 231 ist bedenklich, ein isolierender Wandabschluß wäre vorzuziehen. Die Angaben über Legung von Freileitungen S. 229 bis 261 decken sich überhaupt in mehreren Punkten nicht mit den seit dem 1. Juli 1921 geltenden Normen für Starkstromleitungen. Diese Erinnerungen tun dem Werte des Buches keinen Abbruch, dessen bündige, bei jedem Abschnitt die leitenden Gesichtspunkte klug herausarbeitende Darstellungsweise das Interesse des Lesers wachhält und dessen Verständnis durch zahlreiche sowohl im theoretischen wie im praktischen Teile rechnungsmäßig durchgeführte Beispiele und durch die vielen beigegebenen und sehr deutlichen Abbildungen, Schalt- und Schnittzeichnungen gefördert wird. Diese Beigaben wie die Ausstattung des Buches stehen ganz auf der Höhe des Verlags.

Kurzes Lehrbuch der Elektrotechnik von Dr. Adolf Thomälen, a. o. Professor an der Technischen Hochschule Karlsruhe. 9. verbesserte Auflage. Mit 555 Textbildern. 396 Seiten. Preis geb.: Grundzahl 9 M mal Schlüsselzahl des B. V. D. B. Berlin, Verlag von Julius Springer 1922.

Der Umstand, daß nach der 6., 7. und 8. Auflage in den Jahren 1916, 1918 und 1920 jetzt schon wieder eine neue Auflage vorliegt, beweist die Beliebtheit und Schätzung, deren sich das Werk zu erfreuen hat. Es verdankt das der gründlichen Darstellung der physikalischen Grundgesetze mit dem Ziele, den Studierenden in den Bau und die Wirkungsweise der elektrischen Maschinen einzuführen, deren konstruktive Elemente sehr ausgiebig behandelt werden. Es dient somit, wie schon in früheren Besprechungen angeführt ist, in erster Linie dem Starkstromtechniker, in dessen Arbeitsgebiete jedoch infolge ihrer starken Berührung mit denen der Fernmeldetechnik auch der Telegraphenbeamte eindringen muß. Unsere Leser werden mancherlei Belehrung aus dem in gedrungener und guter Schreibweise abgefaßten Buche schöpfen.

Im Aufbau hat sich, abgesehen von der Kapiteleinteilung und von der Einfügung eines Abschnitts über die Grundlagen der Leitungsberechnung, wenig geändert. Dagegen finden sich sowohl im theoretischen wie auch im praktischen Teil an zahlreichen Stellen manche mit einer gegen früher glücklicheren Fassung verbundene Kürzungen; an anderen Stellen, wie in den Abschnitten über Mehrphasenströme, über Ausgleichvorgänge und Wanderwellen, über Transformatoren u. a., hat der Stoff, den neuzeitlichen Erfahrungen entsprechend, eine Bereicherung erfahren. Das Buch wird bei fortschreitender Ergänzung seine Stellung auf dem Büchermarkt behaupten. Seine äußere und innere Ausstattung (schöner, großer Druck, klare Zeichnungen und Schaltbilder) ist tadellos.

Die wissenschaftlichen Grundlagen der Elektrotechnik von Prof. Dr. Gustav Benischke. 6. vermehrte Auflage. Mit 633 Abbildungen im Text. 682 Seiten. Preis: Grundzahl 15 M mal Schlüsselzahl des B. V. D. B. Berlin, Verlag von Julius Springer 1922.

Die Vorzüge dieses Werkes, die wir schon bei Erscheinen der 4. und 5. Auflage (Archiv 1919, S. 232 und 1921, S. 237) betont haben, seine bei ergiebiger

Behandlung des Stoffes knappe und abgerundete Fassung mit den eingestreuten Beispielen und den dem mathematisch geschulten Leser durchsichtigen Formeln machen es zu einem der best eingeführten und meist geschätzten Lehrbücher. Die neueste Auflage hält sich auf der Höhe der Forschung und Erfahrung; sie zeigt an vielen Stellen Zusätze und Änderungen. Ergänzungen sind u. a. vorgenommen in den Abschnitten über das Wesen der drahtlosen Telegraphie und Telephonie, über Röntgenstrahlen, Glühkathodenröhren, über dunkle Entladungen, über die Kathodenröhren als Schwingungserzeuger, im Kapitel über die Meßtechnik bei den Hitzdrahtinstrumenten und Elektrizitätszählern und durch Aufnahme der Vibrationsgalvanometer. Zur Einführung in das gesamte Gebiet der Elektrotechnik, namentlich auch der Fernmeldetechnik, sowie zur Selbstbelehrung des Praktikers, der bei auftauchenden Fragen des Betriebs auf die theoretischen Grundlagen zurückgreifen möchte, ist das Werk besonders geeignet. Seine Ausstattung ist wie die der früheren Auflagen in jeder Hinsicht einwandfrei.

Nachweis

von Aufsätzen und Mitteilungen über das Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen aus der Zeitschriftensammlung der Bücherei des Reichspostministeriums.

(Januar bis März 1923)

A. Liste der Zeitschriften.

Enthalten im Archiv 1923, S. 99.

B. Nachweis der Aufsätze usw.[1])

I. Gemeinsame Angelegenheiten des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens.

Allgemeines. Das Anwendungsgebiet der Kalorifer-Luftheizung, von Ing. Kori, Fabrikbesitzer **32.** Jahrg. 1922 S. 645.
— Arbeit als Tatbestand des Wirtschaftslebens, von v. Gottl-Ottlilienfeld **10.** Bd. 50 S. 289.
— Arbeitszeit, Begriff und Einteilung der ... **86.** 209.
— Austauschbau, von Gottwein, Professor an der Technischen Hochschule in Breslau (Herstellung von Maschinen, Normalisierung der Maschinenteile usw.) **65.** 145.
— Beamtenrechtsbewegung in außerdeutschen Ländern **13.** 42.
— Beamtenwissenschaft, Ausbau, Systematisierung und Organisierung der ..., von Dr. jur. Münster **13.** 44.
— Beamtenwissenschaft, international vergleichende ... (Das Beamtentum der Schweiz, von Dr. jur. Münster) **13.** 98.
— Brennstoffe, Kalorienindex für ..., von Dr. Busch, Direktor des Stat. Amts der Stadt Frankfurt (Main) **65.** 184.
— Gesichtspunkte, verkehrstechnische und betriebsökonomische ... für die Einrichtung von Eil-Beförderungsanlagen des großstädtischen Nachrichtenverkehrs, von Dr. Schwaighofer, Oberregierungsrat und Dozent der Technischen Hochschule München **83.** Jahrg. 1 Heft 5 S. 30.
— Gewinnbeteiligung der Arbeitnehmer, zur Frage der ... **27.** 228.
— Die Krise des Kapitalismus, von Steinberg **10.** Bd. 50 S. 347.
— Lastenaufzüge, eine Schutzvorrichtung für ... **65.** 156.

[1]) Die fett gedruckten Zahlen bedeuten die Zeitschriften in der Liste unter A, die daneben stehenden Zahlen die Seiten.

II. Postwesen.

III. Telegraphen- und Fernsprechwesen.

(Mit Ausnahme des drahtlosen Telegraphierens und Fernsprechens [s. unter IV])

England. Das britische Fernkabelnetz **9.** 89.
Frankreich. Erhöhung der Telegrammgebühren **69.** 149.
— Fernsprech-Pauschgebühren, Abschaffung der . . . **23.** 86, **69.** 174.
Italien. Entstaatlichung des Fernsprechwesens **86.** 193.
— Italienische Kabelpläne **69.** 35.
Niederlande. Erweiterung des Fernamts in Amsterdam **64.** Jahrg. 1922 Beil. (Zeitschriftenschau) 49.
— Das Fernkabelnetz Hollands, von Petritsch, Telegrapheningenieur **29.** Heft 2 S. 4.
Norwegen. Telegraphen- und Fernsprechwesen 1919/20 **41.** Jahrg. 1922 S. 251.
Schweden. Telegraphen- und Fernsprechwesen im Jahre 1920 **41.** 30.
Schweiz. Auskunftserteilung durch die Fernsprechvermittlungsanstalten gegen Errichtung geringer Gebühren (über Gemeindewahlen, Sportveranstaltungen usw.) **23.** 74.
— Einführung von künstlerischen Telegrammformularen für telegraphische Todesanzeigen und Beileidsbezeugungen **23.** 36.
— Telegraphen- und Fernsprechwesen 1921 **41.** 11.
Türkei. Der Fernsprechdienst in Konstantinopel **5.** 391.
Amerika. Panama. Das Nachrichtennetz der Republik Panama **64.** Jahrg. 1922 Beil. (Zeitschriftenschau) 52.
— Vereinigte Staaten von Amerika. Fernkabellinien in den Vereinigten Staaten von Amerika **29.** Heft 2 S. 44, **27.** 200.
— — Fernstenographie **64.** 8.
— — Die Telegraphen in den Vereinigten Staaten von Amerika **64.** Beil. (Zeitschriftenschau) 8.
— — Unterseekabel-Ausdehnung des amerikanischen Unterseekabelnetzes **5.** 111.
— — Zusammenschluß von Telegraphengesellschaften in Amerika, von Appel, Ministerialamtmann **69.** 35.

IV. Drahtloses Telegraphieren und Fernsprechen.

Allgemeines. Die Anzahl der Eigenfrequenzen im Zwischenkreis-Röhrensender, von Dr. Rukop und Dr. Hausser **63.** Jahrg. 5 Heft 29 S. 24.
— Audionschaltung, eine neue . . ., deren Benutzung zum Bau eines Universalempfängers und über Gleichstromverstärker für Schreibempfang, von Leithäuser **37.** Bd. 21 S. 30.
— Das gleichzeitige Auftreten atmosphärischer Störungen, von Bäumler **37.** Bd. 20 S. 456.
— Beitrag zur funktelegraphischen Ortsbestimmung, von Dr. Hänert **3.** 72.
— Bildtelegraph, der drahtlose . . . **64.** Beil. (Zeitschriftenschau) 7.
— Drahtloser Empfang mit einer geschirmten Rahmenantenne **64.** Jahrg. 1922 Beil. (Zeitschriftenschau) 50.
— Entkopplung, zur . . . zweier elektrischer Systeme, von Baratz **37.** Bd. 21 S. 129.
— Entwicklung, die geschichtliche . . . der drahtlosen Telegraphie im Dienste der Schiffahrt, von Dr. Georgi **35.** 205. 229. 309.
— Die Erderforschung vermittels elektrischer und elastischer Wellen und mittels radioaktiver Untersuchungen, von Dr. Ambronn **65.** 55.
— Erhöhung der Empfangsverstärkung und Abstimmschärfe durch mehrfache Frequenztransformation, von Dr. Gothe **63.** Jahrg. 5 Heft 29 S. 32.
— Erzeugung gedämpfter elektrischer Schwingungen mit bestimmter Phasenverschiebung, von Fischer **37.** Bd. 20 S. 444.
— Die Fortschritte der drahtlosen Telegraphie seit 20 Jahren, von Prof. Fleming **5.** 3, **69.** 98.
— Fortschritte russischer Radiotechnik 1918—1921, von Baghenoff **37.** Bd. 20 S. 458.
— Funkpeilungen **35.** 109.
— Funktelegraphie in Bergwerken (Erdtelegraphie) **65.** 172.
— Funkverkehr auf kleine Entfernungen für Flugzeuglandungen **64.** Jahrg. 1922 Beil. (Zeitschriftenschau) 51.
— Funkverkehr Holland–Java **86.** 191.
— Geheimhaltung der funktelegraphischen Meldungen, angebliche Erfindung eines Amerikaners **65.** 60.
— Großstations-Antennen, die Herstellung von . . . **37.** Bd. 21 S. 134.
— Hochfrequenzlichtsrelais, ein neues . . . zur photographischen Aufzeichnung der Akustik bei Sprechfilmen, von Aigner **37.** Bd. 21 S. 101.
— Hochfrequenztelephonie, leitungsgerichtete . . . bei Höchstspannungsanlagen **63.** Jahrg. 5 Heft 29 S. 60.
— Kapazitätsmessungen an Luftantennen **64.** Beil. (Zeitschriftenschau) 3.
— Konferenz in London zwecks Verbindung der Radiotelegraphenstationen der Welt **41.** 47.
— Maschinentelegraphen im Funkverkehr der Überseedampfer **69.** 66.
— Über Mehrfach-Antennenanlagen, von Dr. Meißner **63.** Jahrg. 5 Heft 29 S. 11.
— Messung, quantitative . . der Beeinflussung von Telephoniesendern, von Geissler **37.** Bd. 21 S. 120.
— Notruf, Behinderung des drahtlosen . . . (Überlastung der 600 m-Welle) **35.** 275.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.

Archiv für Post und Telegraphie

Herausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Nr. 7 Berlin, Juli 1923

Die Luftpost von 1920 bis 1922*).

Von Postinspektor Gregor in Berlin (Reichspostministerium).

I. Deutschland.

Jeder Deutsche, der sich einst in besserer Zeit mit der Geschichte des deutschen Luftverkehrs beschäftigt, wird mit besonderem Interesse, auch wohl mit einem Gefühl der Ergriffenheit, bei der Schilderung der zahllosen Schwierigkeiten und Hindernisse verweilen, die der deutschen friedlichen Luftfahrt in ihren ersten Entwicklungsjahren nach dem Weltkrieg bereitet waren. Gab es doch zeitweise nicht einmal genug Betriebsstoffe, um die leider so spärlich gewordenen Flugzeuge auf ihren regelmäßigen Postflügen zu versorgen. Um so mehr aber wird die zähe Willenskraft Anerkennung finden, mit der trotz alledem an der Erhaltung der Luftfahrt weitergearbeitet wurde und die sich im Laufe der Zeit schließlich auch durchzusetzen wußte.

Im Juli 1919 hatte der empfindliche Mangel an Betriebsstoffen, die man vor allem für die Sicherung der Volksernährung und die Kohlenförderung brauchte, den kaum begonnenen Luftverkehr mit Flugzeugen ganz zum Erliegen gebracht. Nur das Luftschiff »Bodensee« konnte seine Fahrten zwischen Friedrichshafen und Berlin noch bis Ende November jenes Jahres fortsetzen. Es sollten seine letzten Fahrten über deutschen Boden sein, denn es ist inzwischen ebenso wie das andere nach dem Krieg erbaute Luftschiff »Nordstern« an den Feindbund ausgeliefert worden. Wann wir wieder Luftriesen dieser Art im deutschen Postverkehr verwenden können, ist völlig ungewiß. Nach dem letzten Diktat unserer früheren Kriegsgegner dürfen wir vorläufig nur kleine Luftschiffe bauen, die unwirtschaftlich wären und deren Herstellung deshalb überhaupt nicht in Frage kommt. Nach dem Ausscheiden der Luftschiffe aus der Reihe der Beförderungsmittel blieben für Deutschlands Verkehrszwecke nur noch die vom Feindbund nicht beschlagnahmten Reste an Kriegsflugmaschinen, im ganzen 150 Land- und Wasserflugzeuge, die von Privatgesellschaften erworben waren. Am stärksten war hieran die Deutsche Luft-Reederei beteiligt, die als erstes Unternehmen nach dem Kriege Verkehrsflüge mit regelmäßigem Flugplan eingerichtet hatte. Es galt nun, die wenigen Flugzeuge gebrauchsfähig zu erhalten und sie im Dienste des öffentlichen Verkehrs so nutzbringend zu verwenden, wie es unter den gegebenen Verhältnissen nur irgend möglich war. Als aber die Frage der Betriebsstoffversorgung Anfang 1920 endlich als einigermaßen geregelt betrachtet werden konnte, ergab sich eine neue, nicht geringere

*) Vgl. den Aufsatz »Die Entwicklung der Luftfahrt und ihre Bedeutung für den Postverkehr« im Archiv Nr. 7 von 1920.

Schwierigkeit. Weder die Deutsche Luft-Reederei, die schon im Verkehr von 1919 große geldliche Opfer hatte bringen müssen, noch die anderen Verkehrsunternehmungen waren bei der weiter fortgeschrittenen Teuerung in der Lage, einen Flugbetrieb unter den Bedingungen von 1919, d. h. ohne Reichszuschuß, aufzunehmen. Es drohte also, wenn das Reich nicht half, die große Gefahr eines völligen Absterbens der deutschen Luftfahrt, womit auch den wenigen Firmen, die den Luftfahrzeugbau noch nicht endgültig aufgegeben hatten, der Hauptanreiz genommen wäre, die kostspieligen technischen Einrichtungen zur Wiederaufnahme der Bautätigkeit überhaupt zu erhalten. Alle maßgebenden Stellen der Reichsverwaltung, nicht zuletzt die Reichspostverwaltung, erkannten den Ernst der Lage und die Notwendigkeit, den Luftverkehr nach dem Beispiel anderer Länder durch Reichsmittel tatkräftig zu unterstützen. Die Verhandlungen zwischen den Reichsbehörden, die bei der drückenden Finanznot des Reichs natürlich nicht ohne Hemmnisse verlaufen konnten, führten im Frühjahr 1920 dazu, daß in den Haushalt des Reichsverkehrsministeriums für das Rechnungsjahr 1920 ein Betrag von 12 Millionen Mark für den regelmäßigen Luftverkehr eingestellt wurde. In die Begründung der Ausgabe wurde der für die Postverwaltung sehr wichtige Satz aufgenommen: »Die in Frage kommenden Unternehmungen müssen sich verpflichten, einen regelmäßigen öffentlichen Luftverkehr zu unterhalten und auf ihren Flügen Post mit sich zu führen.« Die Verpflichtung zur Postbeförderung wurde dann in der Weise festgelegt und begrenzt, daß die Unternehmer bei jedem Fluge bis zu 100 kg Post frei zu befördern hatten. Dadurch war klar zum Ausdruck gebracht, daß mit der Gewährung der Beihilfe die Förderung des Postverkehrs durch das neue Verkehrsmittel unbedingt verknüpft werden müsse, womit ohne Zweifel den Belangen der Allgemeinheit, also auch jener Volkskreise, für die der Luftverkehr aus wirtschaftlichen Gründen als Reisegelegenheit ausscheidet, ein hervorragender Dienst geleistet wurde. Es galt als selbstverständlich, daß mit jedem regelmäßigen Luftverkehr auch eine Postbeförderung untrennbar zu verbinden sei, und daß die Beihilfe nur für Flüge gezahlt werden könne, die auch als Postverbindungen dem öffentlichen Verkehr angegliedert werden. Man war darin einig, daß die Übertragung der Postbeförderung an eine Luftverkehrsunternehmung eine wesentliche Voraussetzung für die Unterstützung des von ihr unterhaltenen Flugdienstes bilden müsse. Erst in neuerer Zeit wird unter Berufung auf den Wortlaut der Haushaltsbestimmungen auch die Anschauung vertreten, daß den Unternehmern auch dann die Beihilfe zuzubilligen sei, wenn diese »sich auf Verlangen der Postverwaltung dazu verpflichten«, Post zu befördern, ohne daß die Übertragung der Postbeförderung tatsächlich erfolgt oder eine bereits geschehene Übertragung aufrechterhalten bleibt. Daß mit einer solchen Auslegung den Forderungen des Postverkehrs nicht Rechnung getragen wird, liegt auf der Hand. Stellt die Postbeförderung im Luftverkehr nur eine Nebenaufgabe dar, von deren Erfüllung für die Unternehmer nichts abhängt, so liegt immer die Möglichkeit vor, daß die Interessen der jeweiligen Luftreisenden allen sonstigen Rücksichten vorangestellt werden, und daß die Regelmäßigkeit des Flugbetriebs beeinträchtigt wird. Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit sind aber zwei Dinge, die die Voraussetzung jedes Postverkehrs bilden und ohne die eine Beförderungsgelegenheit für die Postverwaltung wertlos ist. Es wird zur Lösung der Frage von Fall zu Fall ein Ausgleich gefunden werden müssen, der die Zuverlässigkeit des Luftverkehrs fördert und die Interessen der Luftpostbeförderung gebührend berücksichtigt.

Die Verteilung der bewilligten Reichsbeihilfe regelte sich von Anfang an nach der Zahl der auf den Verkehrsflügen zurückgelegten Kilometer. Die Vergütung für 1 Flugkilometer wurde im Einvernehmen mit dem Reichsverkehrsministerium zunächst auf 10 ℳ bei Strecken bis 300 km und auf 11 ℳ bei

längeren Strecken festgesetzt. Für den Aufstieg und jede planmäßige Landung erhielten die Unternehmer besondere Vergütungen.

Nachdem das Reich die geldlichen Schwierigkeiten der Luftfahrt in dieser Weise wirksam gemildert hatte, kam der Luftverkehr allmählich wieder in Gang. Als erstes Unternehmen erschien die Deutsche Luft-Reederei auf dem Plan. Sie richtete am 4. Juli 1920 zunächst eine tägliche Flugverbindung zwischen Hamburg und Westerland (Sylt) ein, auf der sich sogleich ein lebhafter Postverkehr entwickelte, da die Land- und Schiffsverbindung, die in jenem Sommer zum ersten Male durch dänisches Gebiet führte, recht umständlich geworden war. Am 15. Juli eröffnete dieselbe Verkehrsgesellschaft einen zweiten Luftpostdienst auf der Linie Berlin—Warnemünde, und am 21. Juli folgte die Sablatnig-Flugzeugbau-Gesellschaft in Berlin mit einer Flugverbindung Berlin—Bremen—Wangerooge. Geplant war ferner eine Linie Berlin—Swinemünde, die aber wegen unzulänglicher Beschaffenheit des Flugplatzes in Swinemünde nicht zustande kam. Daß sich die Verkehrsunternehmungen zuerst auf den nach Seebädern führenden Linien betätigten, erklärte sich aus der Jahreszeit; es bot sich hier reichlich Gelegenheit zur Personen- und Postbeförderung.

Die Postbeförderung wurde den Unternehmern unter Bedingungen übertragen, die im wesentlichen auch in den folgenden Jahren beibehalten sind und deren Hauptinhalt hiermit wiedergegeben sei:

1. Für die zur Postbeförderung benutzten Flugverbindungen wird vom Reichsamt für Luft- und Kraftfahrwesen eine Reichsbeihilfe gewährt. Hierfür übernimmt die Luftverkehrsgesellschaft die Verpflichtung, die gesamte für einen Flug vorliegende Post zu befördern, und zwar bis zum Gewicht von 100 kg einschließlich ohne Vergütung.
2. Übersteigt die Postladung das Gewicht von 100 kg, so steht es dem Unternehmer frei, unter den gleichen Voraussetzungen wie zu 1 ein weiteres Flugzeug einzustellen, in dem ebenfalls Post bis zu 100 kg einschließlich frei zu befördern ist. Wenn von dieser Befugnis kein Gebrauch gemacht wird, sondern in einem Flugzeug mehr als 100 kg befördert werden, so erhält der Unternehmer aus der Postkasse für dieses Übergewicht eine Vergütung von 10 ℳ für jedes Kilogramm Briefsendungen, Päckchen, Pakete und von 2 ℳ (anfangs 5 ℳ) für jedes Kilogramm Zeitungen und außergewöhnliche Zeitungsbeilagen. Gewichtsteile unter ½ kg bleiben bei der Berechnung unberücksichtigt; Teile von ½ kg und darüber werden als volle Kilogramm berechnet. In erster Linie werden Briefpost (Briefsendungen und Päckchen), in zweiter Linie Pakete im Vorrang vor den Zeitungen auf das Freigewicht angerechnet.
3. Die Vergütung für die Briefpost wird nach dem Rohgewicht der Kartenschlüsse abzüglich 10 v H für die Verpackung berechnet. Bei der Ermittlung, ob die Ladung 100 kg übersteigt, ist das Gesamtgewicht einschließlich der Verpackung maßgebend.
4. Für Sendungen, die auf zwei oder mehreren aneinander anschließenden Strecken befördert werden, erhält nur der Unternehmer die Vergütung, der die Sendung zuerst befördert, während sie auf anschließenden Strecken, ausgenommen solche, die ins Ausland führen, ohne Vergütung zu befördern sind, unabhängig davon, ob der Betrieb auf der anschließenden Strecke von demselben oder einem anderen Unternehmer ausgeübt wird.
5. Die Abrechnung über die Postvergütungen erfolgt monatlich durch Vermittlung der Oberpostdirektionen.
6. Die Luftverkehrs-Gesellschaft haftet der Postverwaltung für die ihr anvertrauten Sendungen in dem Umfang, in dem die Postverwaltung den Absendern gegenüber haftpflichtig ist.

7. Solange einem Unternehmer die Postbeförderung auf einer Strecke übertragen ist, werden andere Unternehmungen zur Postbeförderung auf der gleichen Strecke nicht herangezogen, es sei denn, daß es sich um Ersatz für Flüge handelt, die der Unternehmer ausfallen läßt oder nicht der Vereinbarung gemäß ausführt.
8. Die Entfernung wird vom Reichspostministerium von Ortsmitte zur Ortsmitte in der Luftlinie gemessen. Dazu werden 20 km ohne Rücksicht auf die größere oder geringere Gesamtentfernung zugeschlagen. Außerdem werden für jede planmäßige Zwischenlandung 10 km besonders vergütet.
9. Kündigung steht beiden Teilen mit vierzehntägiger Frist zu; doch ist die Luftverkehrsgesellschaft für ein vorzeitiges Einstellen des Flugbetriebs nicht verantwortlich zu machen, wenn die Einstellung aus Betriebsstoffmangel oder aus Gründen erfolgt, die der Unternehmer nicht zu vertreten hat.

Für alle Postladungen, die das Freigewicht von 100 kg nicht überschritten, hatte die Postverwaltung eine Vergütung an das Reichsverkehrsministerium zu zahlen. Dabei wurde derselbe Vergütungssatz gewählt, der den Unternehmern für die Beförderung schwererer Ladungen mit einem Flugzeug (vgl. Punkt 2 obiger Bedingungen) zustand. Zur Deckung der aufzuwendenden Vergütungen mußten die Fluggebühren gegen das Jahr 1919 um 100 v H erhöht werden. Außer der gesetzlichen Gebühr waren für Luftpostsendungen nun folgende Flugzuschläge zu entrichten:

für Postkarten			20 Pf.,
» Briefe	bis 20 g		20 »
	über 20 » 50 g		80 »
	» 50 » 100 g	1 *M*	60 »
	» 100 » 250 g	2 »	40 »
» Drucksachen	» 50 g		80 »
	über 50 » 100 g	1 »	60 »
	» 100 » 250 g	2 »	40 »
	» 250 » 500 g	4 »	80 »
	» 500 g » 1 kg	9 »	60 »
» Päckchen	» 1 kg	9 »	60 »

» dringende Pakete, die in keiner Ausdehnung 60 cm überschreiten durften, 10 *M* für jedes angefangene Kilogramm.

Neu eingeführt wurde die Luftpostbeförderung von Geschäftspapieren, Warenproben und Mischsendungen gegen Flugzuschläge, die den für Drucksachen geltenden Sätzen entsprachen. Wenn Eilbestellung oder Rohrpostbeförderung verlangt wurde, mußten hierfür die postordnungsmäßigen Gebühren entrichtet werden.

Besondere Aufmerksamkeit widmete die Postverwaltung dem Versand von Luftpostzeitungen in der Erkenntnis, daß das Verkehrsflugzeug bei geeignetem Flugplan die Verbreitung der Zeitungen in ganz hervorragender und willkommener Weise beschleunigen könne. Die Bezieher oder Verleger durften die Luftpostbeförderung für eine oder mehrere Wochen, auch für einen oder mehrere Monate beantragen. Im Gegensatz zu den übrigen Luftpostsendungen wurde bereits am 1. August 1920, dem Wunsche der Verleger folgend, eine bedeutende Ermäßigung des im Jahre 1919 festgesetzten Flugzuschlags für Zeitungen vorgenommen. Der Zuschlag berechnete sich nun für jedes zur Luftpostbeförderung angemeldete Exemplar nach dem Satze von monatlich 20 Pf. (vorher 45 Pf.) × Jahresgewicht, was einer Gebühr von 2 *M* 40 Pf. (vorher 5 *M* 40 Pf.) für das Kilogramm entsprach. Der Flugzuschlag für außergewöhnliche Zeitungsbeilagen wurde in gleichem Maße herabgesetzt. Ferner durften die

Verleger außer den im gewöhnlichen Zeitungsverfahren zu versendenden Zeitungen auch einzelne Nummern einer Zeitung in Mengen von mindestens je 10 Stück an einen bestimmt bezeichneten Empfänger zur Luftpostbeförderung bei der Verlags-Postanstalt aufliefern. Für derartige Zeitungssendungen mußte gleichfalls ein Flugzuschlag von 2 ℳ 40 Pf. für jedes Kilogramm neben der gesetzlichen Zeitungsgebühr entrichtet werden. Die Ermäßigung der Flugzuschläge für Zeitungen wurde dadurch ermöglicht, daß sich die Luftverkehrsgesellschaften mit der Herabsetzung der anfangs vereinbarten Vergütung für die Zeitungsbeförderung von 5 ℳ auf 2 ℳ für 1 kg (s. auch obige Bedingungen für die Unternehmer unter 2) einverstanden erklärten.

Während die Flugzuschläge für Luftpostbriefsendungen und Pakete bis einschließlich 1922 unverändert blieben, wechselte die Berechnungsart des Zuschlags für Luftpostzeitungen infolge der Änderung der gewöhnlichen Zeitungsgebühren mehrmals. Die finanzielle Wirkung der Zeitungszuschläge blieb immer dieselbe und ergab im Durchschnitt 2 ℳ 40 Pf. für 1 kg wie im Jahre 1920

Die drei obenerwähnten Linien, auf denen die Luftpost im Juli 1920 neues Leben erhielt, stellten ein Netz dar, das sich von 801 km Ausdehnung bald zu ansehnlichem Umfang auswachsen sollte. Dank der Leistungsfähigkeit der größten deutschen Luftverkehrsgesellschaft gelang es bereits im August, auch mit dem Ausland in Luftpostverkehr zu treten. Das erste fremde Land, mit dem Deutschland Luftverkehrsbeziehungen anknüpfte, war Schweden. Bei den Verhandlungen, die das Reichspostministerium mit der schwedischen Postverwaltung führte, zeigte Schweden für den Luftpostverkehr großes Interesse und Entgegenkommen, so daß der Verkehr schon am 11. August 1920 auf der Linie Berlin—Warnemünde—Malmö aufgenommen werden konnte. Befördert wurden gewöhnliche und eingeschriebene Briefsendungen sowie Zeitungen. An Flugzuschlägen wurden erhoben: für Postkarten und für Briefe für je 20 g 40 Pf., für Drucksachen, Geschäftspapiere usw. für je 50 g 1 ℳ, für Zeitungen monatlich 45 Pf. × Jahresgewicht. Dieser Tarif blieb hinsichtlich der Briefsendungen bis Ende 1922 bestehen und galt für alle Luftpostverbindungen nach dem Ausland, die im Laufe der Zeit eingerichtet wurden. Ausnahmen wurden wie bei den übrigen Postgebühren im Verkehr mit Danzig und dem Memelgebiet gemacht, für den die Flugzuschläge des inneren Verkehrs in Kraft traten. Ferner konnte der Tarif auch im Luftpostverkehr mit Sowjet-Rußland (1922) keine Anwendung finden. Hier erforderten die hohen Kosten die Festsetzung erheblich höherer Zuschläge.

Der Luftpostdienst mit Schweden entwickelte sich schnell und günstig, da der Zeitgewinn, den man erzielen konnte, noch bedeutender als im Inlandsverkehr war, und die Flugzeuge auch über See mit zufriedenstellender Regelmäßigkeit verkehrten. Nur einmal mußte ein Wasserflugzeug an der schwedischen Küste an unvorhergesehener Stelle auf dem Meere niedergehen. Dabei erlitten aber weder die Fluggäste noch die Postladung irgendeinen Schaden. Um auch die großen Hafenstädte der Nordsee an den deutsch-schwedischen Luftpostverkehr anzuschließen, wurde gleichzeitig mit der Linie Warnemünde—Malmö ein Luftpostdienst Warnemünde—Hamburg—Bremen eingerichtet. Diese Linie wurde am 31. August 1920 auf Grund einer Vereinbarung zwischen der Reichspostverwaltung und der holländischen Postverwaltung bis Amsterdam verlängert, so daß nun auch ein Luftpostaustausch mit den Niederlanden möglich war. Damit war zugleich eine Luftpostverbindung mit England hergestellt, weil zwischen Amsterdam und London bereits Flugzeuge verkehrten. Die Berliner Luftpostkartenschlüsse nach den Weststaaten nahmen ihren Weg über die Strecke Berlin—Bremen. Eine im Reichspostministerium abgehaltene Besprechung, bei der die Postverwaltungen Deutschlands, Schwedens und Dänemarks sowie je eine Luftverkehrsgesellschaft dieser Staaten vertreten

waren, führte am 15. September zur Eröffnung der Linien Kopenhagen—Hamburg und Kopenhagen—Malmö. Damit erhielt auch Dänemark Anschluß an den Luftpostverkehr. Auf den Linien Kopenhagen—Hamburg und Kopenhagen—Malmö—Warnemünde verkehrten abwechselnd deutsche und dänische Flugzeuge, auf der Strecke Malmö—Warnemünde flogen manchmal auch schwedische Maschinen. Alle Linien wurden in beiden Flugrichtungen einmal täglich, mit Einschluß der Sonntage, beflogen. Norwegen benutzte die Luftpost in der Weise, daß es Kartenschlüsse für Deutschland, Holland und England nach Kopenhagen schickte, die von dort aus mit den Flugzeugen weiterbefördert wurden. So wurde Deutschland infolge seiner Lage und seiner Einrichtungen zum Mittler des Luftpostverkehrs zwischen den drei skandinavischen Ländern einerseits und Holland—England anderseits.

Der so verheißungsvoll begonnene Verkehr, an dem sich sechs Länder beteiligten, war leider nicht von langer Dauer. Anfangs, als noch das Sommerwetter vorherrschte, ging der Flugbetrieb überall ziemlich glatt vonstatten. Je mehr aber die Herbststürme und -nebel in Erscheinung traten, desto unregelmäßiger verkehrten die Flugzeuge, namentlich auf den Seestrecken. Die Apparate waren damals ebensowenig wie heute imstande, auf den an sich schwierigen Flügen über See den Kampf mit dem gefährlichsten Feind der Luftfahrt, dem Nebel, erfolgreich aufzunehmen. Schweden stellte schon Mitte Oktober die Luftpostversendung ein, und mit Ablauf dieses Monats endete der ganze Verkehr. Es hatte sich, soweit die deutsche Luftfahrt in Frage kam, den Flügen noch ein anderes Hindernis entgegengestellt. Die Entente verbot plötzlich, mit ehemaligen deutschen Heeresflugzeugen — andere waren damals nicht vorhanden — ins Ausland zu fliegen. Immerhin hatte der in großzügiger Weise unternommene Versuch eines internationalen Luftpostverkehrs gezeigt, daß ein regelmäßiger Postaustausch im Luftweg auch unter schwierigen Flugverhältnissen wohl möglich sei.

Nach dem Aufhören des Luftverkehrs mit dem Ausland sah sich die deutsche Luftfahrt auf den Verkehr im Innern Deutschlands beschränkt. Ihr Drang nach Betätigung führte in den folgenden Monaten zu dem interessanten Versuch eines Winterflugdienstes in großem Umfang. Neue Verkehrsunternehmungen traten auf. Ungeachtet des zwar nicht kalten, aber meist stürmischen, unbeständigen Wetters wurden mitten im Winter vier große Linien eröffnet: 1. Berlin—Gelsenkirchen; 2. Berlin—Magdeburg—München; 3. Berlin—Schneidemühl—Königsberg (Pr.) und 4. Hamburg—Magdeburg—Breslau. Die erste in das Herz des rheinisch-westfälischen Industriegebiets führende Linie mußte bald infolge eines neuen Ententeverbots, das deutschen Flugzeugen auch das Befliegen der neutralen Zone untersagte, auf die Strecke Berlin—Braunschweig—Dortmund beschränkt werden. Besondere Schwierigkeiten bereitete der Flugdienst Berlin—Königsberg (Pr.), weil Polen das Überfliegen des Korridors nicht erlaubte und daher nichts übrigblieb, als den Umweg über die Ostsee zu wählen. Wenn Polen sich trotzdem darüber beklagt hat, daß das Verbot von den deutschen Fliegern nicht immer beachtet worden sei, so kann es sich hierbei nur um Verwechslungen mit Danziger Flugzeugen gehandelt haben. Die Linie nach München konnte nur einige Tage aufrechterhalten werden, während der Flugdienst Hamburg—Breslau nach einiger Zeit anders gelegt werden mußte und von Magdeburg aus die Linienführung über Leipzig nach Dresden erhielt. Die Verhältnisse brachten es mit sich, daß das Luftpostnetz solchen Änderungen anfangs häufig unterworfen war und nur ganz allmählich festere Gestalt annehmen konnte. Vielfach kam es zur Einrichtung von Versuchslinien, die von den Unternehmern aus wirtschaftlichen Rücksichten nicht aufrechterhalten werden konnten. Die Verkehrsinteressen wurden zwar in jedem Falle nach Möglichkeit gewahrt, konnten aber nicht allein

ausschlaggebend sein. Es war eben bei dem drückenden Flugzeugmangel in Deutschland nicht ohne weiteres möglich, den Unternehmern die Linien vorzuschreiben. Das Reich mußte weitgehende Rücksicht darauf nehmen, wo die Verkehrsgesellschaften eine Bodenorganisation besaßen oder einrichten konnten, ohne zu große Opfer zu bringen. Sehr zu bedauern war insbesondere, daß der Verkehr mit Holland und Skandinavien in den Jahren 1921 und 1922 nicht in dem Umfang von 1920 wiederholt und zum ständigen Verkehr entwickelt werden konnte. Zwar gelang es im Jahre 1921, für sechs Monate den Verkehr auf der Nordwestfluglinie Hamburg—Bremen—Amsterdam—Rotterdam mit Anschluß nach London wieder in Gang zu bringen, doch mußte der Luftpostdienst mit Skandinavien ruhen; denn unseren Flugzeugen verschloß das erwähnte Ententeverbot den Weg ins Ausland, und die nordischen Luftverkehrsgesellschaften wollten allein den schweren Flugdienst nicht übernehmen. 1922 brachte weder einen Luftpostverkehr mit Holland noch mit Skandinavien. Die für Deutschland immer ungünstiger werdenden Währungsverhältnisse schufen nun ein neues und sehr ernstes Hindernis, weil sie die notwendigen Vereinbarungen der Deutschen Luft-Reederei mit den fremden Gesellschaften überaus erschwerten. Das Bestehen eines 1920 gegründeten internationalen Konzerns von Luftverkehrsunternehmungen, der International Air-Traffic Association (»Iata«), konnte daran nichts ändern. Welche Linien in den Jahren 1920 bis 1922 betrieben worden sind und welche Unternehmungen daran beteiligt waren, zeigt folgende Übersicht (S. 260 und 261).

Neben diesen Linien des regelmäßigen Verkehrs wurden außergewöhnliche Luftposten zu den Messen und ähnlichen Veranstaltungen, teilweise mit sehr gutem Erfolg, eingerichtet. Zu den Leipziger Messen waren solche Luftpostverbindungen 1920 einmal, 1921 und 1922 je zweimal zwischen Berlin und Leipzig in Betrieb. Frankfurt (Main) erhielt während seiner Messe im Oktober 1920 sogar Luftpostverkehr mit Berlin, Leipzig, München, Bremen und Gelsenkirchen. Bei der großen Nähe des von französischen Truppen besetzten Gebiets waren die Flüge nach Frankfurt (Main), auch die auf der Strecke Frankfurt (Main)—Lörrach, nicht ohne Gefahr, denn die Franzosen waren immer leicht geneigt, Flugzeuge, die vielleicht etwas von der gewohnten Bahn abwichen, zur Landung zu zwingen und zu beschlagnahmen. Während der Breslauer Messen, 1920 und 1921, verkehrten Luftposten auf der Linie Berlin—Breslau; zur Königsberger Messe 1922 bestand eine Luftpost zwischen Danzig und Königsberg. Luftposten verkehrten auch zur Nordischen Woche in Lübeck und zur Kieler Woche 1921 auf den Linien Hamburg—Lübeck—Travemünde und Kiel—Travemünde zum Anschluß an die damals bestehenden Luftpostverbindungen Hamburg—Bremen—Amsterdam und Travemünde—Swinemünde. Besonders stark war der Postverkehr auf den Flügen zu den Leipziger Messen, wobei namentlich große Mengen Berliner Zeitungen befördert wurden. In Leipzig wurde der Flugverkehr dadurch sehr erleichtert und beschleunigt, daß dort außer dem Flugplatz des allgemeinen Verkehrs in Leipzig-Mockau auch ein Flugplatz auf dem Messegelände vorhanden ist.

Die nachstehenden Kartenbilder und graphischen Darstellungen veranschaulichen die Entwicklung des Luftpostnetzes und des Luftpostverkehrs in den Jahren 1919 bis 1922.

Das Gewicht der beförderten Luftpostpakete verhielt sich zu dem der Briefpost (ohne Zeitungen) wie 1:4. Da die tatsächliche Ausnutzung der Flugzeuge in den allermeisten Fällen hinter ihrer Nutzlast, d. h. dem Gewicht, das sie bei voller Belastung hätten befördern können, zurückblieb, wäre es theoretisch wohl möglich gewesen, noch weitere Postmengen, insbesondere auch Pakete, im Luftweg zu befördern. In Wirklichkeit lagen aber die Verhältnisse so, daß es

Luftpostlinie:	Betrieben von	Betrieben bis	Von dem Unternehmen
1. Hamburg–Westerland	4. 7. 20 1. 7. 21 21. 6. 22	15. 9. 20 30. 9. 21 15. 9. 22	Deutsche Luft-Reederei.
2. a) Berlin–Warnemünde	15. 7. 20	31. 10. 20	Deutsche Luft-Reederei.
b) Warnemünde–Malmö	11. 8. 20	31. 10. 20	Deutsche Luft-Reederei gemeinsam mit dänischer und schwedischer Luftfahrtgesellschaft.
3. a) Malmö–Kopenhagen	15. 9. 20	31. 10. 20	Deutsche Luft-Reederei mit dänischer Luftfahrtgesellschaft.
b) Kopenhagen–Hamburg	15. 9. 20	31. 10. 20	
c) Hamburg–Bremen–Amsterdam–London	15. 9. 20	31. 10. 20	Deutsche Luft-Reederei.
4. a) Warnemünde–Hamburg–Bremen	11. 8. 20	30. 8. 20	Deutsche Luft-Reederei.
b) Desgl. bis Amsterdam (London)	31. 8. 20	14. 9. 20	
5. Hamburg–Bremen–Amsterdam–Rotterdam (London)	14. 4. 21	30. 9. 21	Deutsche Luft-Reederei mit Kgl. Niederländ. Luftfahrtgesellschaft.
6. Berlin–Bremen	21. 7. 20 1. 4. 22	31. 10. 21 30. 9. 22	Lloyd Luftverkehr Sablatnig, G. m. b. H.
7. Bremen–Wangerooge	21. 7. 20 1. 6. 21 21. 6. 22	15. 9. 20 30. 9. 21 15. 9. 22	Lloyd Luftverkehr Sablatnig, G. m. b. H.
8. a) Bremen–Münster–Gelsenkirchen	1. 11. 20	7. 12. 20	Lloyd Luftverkehr Sablatnig, G. m. b. H.
b) Bremen–Münster	8. 12. 20	19. 7. 21	
c) Bremen–Münster–Dortmund	20. 9. 21	31. 10. 21	
9. Frankfurt (Main)–Mannheim–Karlsruhe (Baden)–Lörrach	11. 11. 20	3. 1. 21	Badische Luftverkehrs-Gesellschaft m. b. H.
10. a) Berlin–Braunschweig–Gelsenkirchen	15. 11. 20	7. 12. 20	Deutsche Luft-Reederei.
b) Berlin–Braunschweig–Dortmund	13. 12. 20	31. 10. 21	
11. a) Berlin–Magdeburg–Nürnberg–München	28. 12. 20	4. 1. 21	Deutsche Luft-Lloyd G. m. b. H.
b) Berlin–Magdeburg	5. 1. 21	29. 5. 21	
12. a) Hamburg–Magdeburg–Breslau	4. 1. 21	29. 5. 21	Deutsche Luft-Lloyd G. m. b. H.
b) Hamburg–Magdeburg–Leipzig–Dresden	30. 5. 21	31. 10. 21	
c) Bremen–Hannover–Magdeburg–Leipzig–Dresden	1. 4. 22	30. 9. 22	

Luftpostlinie:	Betrieben von	bis	Von dem Unternehmen
13. a) Berlin–Schneidemühl–Königsberg (Pr.)	27. 12. 20	31. 3. 21	Lloyd Ostflug G. m. b. H.
b) Berlin–Schneidemühl–Danzig–Königsberg (Pr.)	1. 4. 21	14. 5. 21	
c) Berlin–Stettin–Danzig–Königsberg (Pr.)	15. 5. 21 6. 5. 22	30. 9. 21 30. 9. 22	Lloyd Ostflug G. m. b. H. gemeinsam mit den Junkers Flugzeugwerken.
14. a) Danzig–Königsberg (Pr.)–Memel	1. 4. 21 15. 10. 21	28. 7. 21 31. 10. 21	Deutsche Luft-Reederei und Danziger Luft-Reederei.
b) Desgl. bis Riga	29. 7. 21 8. 5. 22	19. 9. 21 30. 9. 22	
c) Desgl. bis Reval	20. 9. 21 29. 8. 22	14. 10. 21 30. 9. 22	Deutsche Luft-Reederei und Danziger Luft-Reederei (außerdem für Strecke Riga–Reval: Sablatnig Flugzeugbau G. m. b. H.
15. a) Königsberg (Pr.)–Kowno	26. 7. 21	1. 8. 21	Lloyd Ostflug G. m. b. H. und Danziger Luftpost G. m. b. H.
b) Desgl. bis Riga	2. 8. 21 6. 5. 22	15. 10. 21 30. 9. 22	
c) Danzig–Königsberg (Pr.)–Kowno	1. 10. 21	31. 10. 21	
16. Stuttgart–Konstanz	3. 1. 21	31. 10. 21	Paul Strähle.
17 Berlin–Dresden	1. 2. 21 1. 4. 22	31. 10. 21 30. 9. 22	Deutsche Luft-Reederei.
18. Berlin–Leipzig–Fürth–Nürnberg–München–Augsburg	21. 3. 21 24. 5. 22	31. 10. 21 30. 9. 22	Bayerische Rumpler-Werke A. G.
19. München–Konstanz	11. 4. 21 1. 4. 22	31. 10. 21 30. 9. 22	Bayerischer Luft-Lloyd.
20. Travemünde–Warnemünde–Saßnitz–Swinemünde	15. 6. 21	21. 9. 21	Deutsche Luft-Reederei und Lloyd Luftverkehr Sablatnig G. m. b. H.
21. Berlin–Hamburg	1. 4. 22	30. 9. 22	Deutsche Luft-Reederei.
22. Fürth–Konstanz–Nürnberg–Zürich–Genf	1. 6. 22	30. 9. 22	Junkers Flugzeugwerke A. G.
23. Stuttgart–Fürth–Nürnberg	1. 4. 22	30. 9. 22	Paul Strähle.
24. Königsberg (Pr.)–Smolensk–Moskau	1. 5. 22	31. 10. 22	Deutsch-Russische Luftverkehrs-Gesellschaft.

der zur Verfügung stehende Laderaum, in den älteren Flugzeugen in der Regel nur etwa 1 cbm, gar nicht gestattet hätte, den Flugzeugen zahlreiche Pakete zuzuführen, wenn auch deren größte Ausdehnung auf 60 cm beschränkt war. Der Schwerpunkt der Luftpostbeförderung liegt bei der heutigen Gestaltung der Luftfahrt zweifellos in der Übermittlung eiliger Nachrichten, die Zeitungen einbegriffen, nicht in der Warenbeförderung. Hierin kann vielleicht erst dann eine Änderung eintreten, wenn wir neuartige Flugzeuge mit großem Laderaum oder wieder Luftschiffe haben werden. Immerhin wird man mit einer Güterversendung großen Stils durch die Luft kaum rechnen können, solange sich die Benutzung der Luftfahrzeuge teurer stellt als die Eisenbahn- oder Schiffsbeförderung. Es gibt verhältnismäßig wenig hochwertige Güter, bei denen die Beschleunigung der Überkunft so im Bedürfnis liegt oder solche Vorteile sichert, daß die Kosten der Verfrachtung daneben nur eine untergeordnete Rolle spielen. Daraus erklärt sich auch, daß, wie aus dem Jahresbericht eines bedeutenden Luftverkehrsunternehmens hervorgeht, die von einer großen Speditionsfirma eingerichtete Luftgüterbeförderung bisher noch keine nennenswerten Erfolge zu verzeichnen hatte, obgleich der Gütertarif im Durchschnitt niedriger war als die Gebühren für Luftpostpakete.

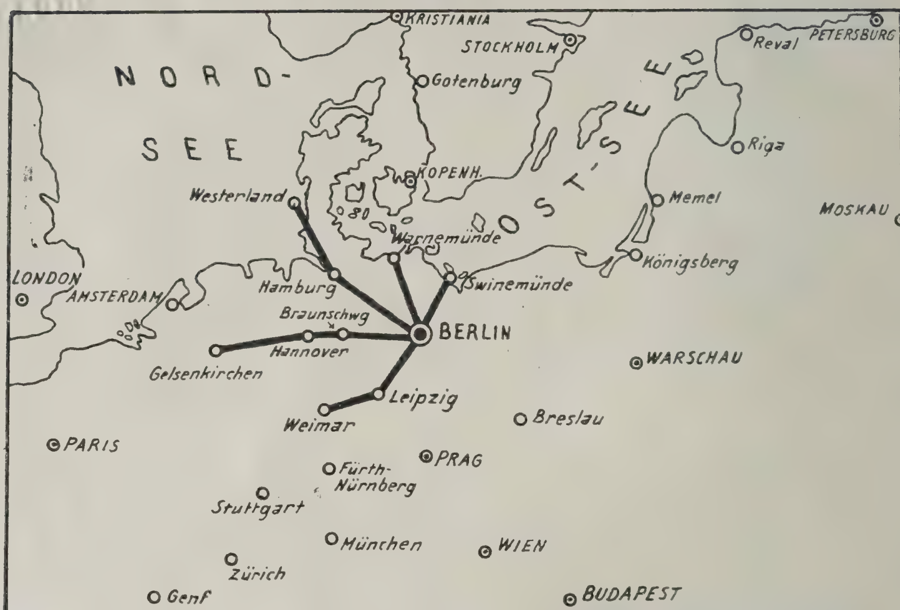
Der schon erwähnte Versuch eines Winterluftverkehrs 1920/1921 ist im ganzen als Fehlschlag anzusprechen. Der Winter störte die Abwicklung des Flugbetriebs nicht nur durch seine Witterungsunbilden, sondern auch durch die Kürze der Tage, die bei der Unmöglichkeit regelmäßiger Flüge in der Dunkelheit die Flugpläne in unangenehmer Weise einengte. Auf einigen Linien wurde zwar mit großer Ausdauer und ziemlich regelmäßig geflogen, auf anderen gelang es aber nicht, auch nur annähernd einen ordnungsmäßigen Flugdienst aufrechtzuerhalten. Natürlich mußten die Unregelmäßigkeiten auf den Luftpostverkehr ungünstig einwirken, denn fast alle Versender, die einmal schlechte Erfahrungen mit ihren Luftpostsendungen machen, lehnen weitere Versuche meistens ab. Es bedurfte eifriger Werbetätigkeit, um die Verkehrswelt, die ohnehin dem neuen Verkehrszweig anfangs nur mäßiges Interesse entgegenbrachte, von den Vorteilen einer geregelten Luftpostbeförderung zu überzeugen und allmählich die im Winter stark gesunkenen Verkehrsziffern wieder in die Höhe zu bringen. Immerhin war die Frage beantwortet, ob ein Winterbetrieb unter den heutigen Verhältnissen durchführbar sei, wenn auch im negativen Sinne. Alle amtlichen Stellen, nicht zuletzt auch die Unternehmer und Piloten, waren sich nun darüber klar, daß es ratsamer sei, die wenigen in Deutschland vorhandenen Flugzeuge und die beschränkten Geldmittel nicht mehr im Winterdienst zu verzetteln, sondern für die günstige Jahreszeit aufzusparen. So wünschenswert auch ein ununterbrochener Luftpostdienst erscheinen mochte, Hauptziel blieb immer die Erhaltung der deutschen Luftfahrt unter Vermeidung aller kostspieligen und fruchtlosen Versuche. Diese Erkenntnis mußte dazu führen, daß der Luftverkehr in den Wintermonaten 1921/1922 und 1922/1923 eingestellt wurde.

Einmal aber ergab sich doch die Notwendigkeit, mitten in der Verkehrsruhe zu strenger Winterszeit auf die Flugzeuge zurückzugreifen. Im Februar 1922 beim Eisenbahnerstreik, als der ganze Verkehr plötzlich ins Stocken geriet, kam es darauf an, die Postbeförderung wenigstens auf einigen Hauptverkehrslinien durch Flugzeuge und Kraftwagen so schnell wie möglich wieder aufzunehmen. Für den Luftverkehr waren dabei ganz außerordentliche Schwierigkeiten zu überwinden. Ein Teil der wenigen Flugzeuge befand sich in der Ausbesserung oder nicht da, wo er gebraucht wurde. Das Fliegerpersonal mußte erst zusammengerufen werden, die Flugplätze waren vereist und stark verschneit. Trotzdem gelang es der Rührigkeit der Luftverkehrsgesellschaften, schon 24 Stunden nach dem Streikausbruch die ersten Flugzeuge abzulassen.

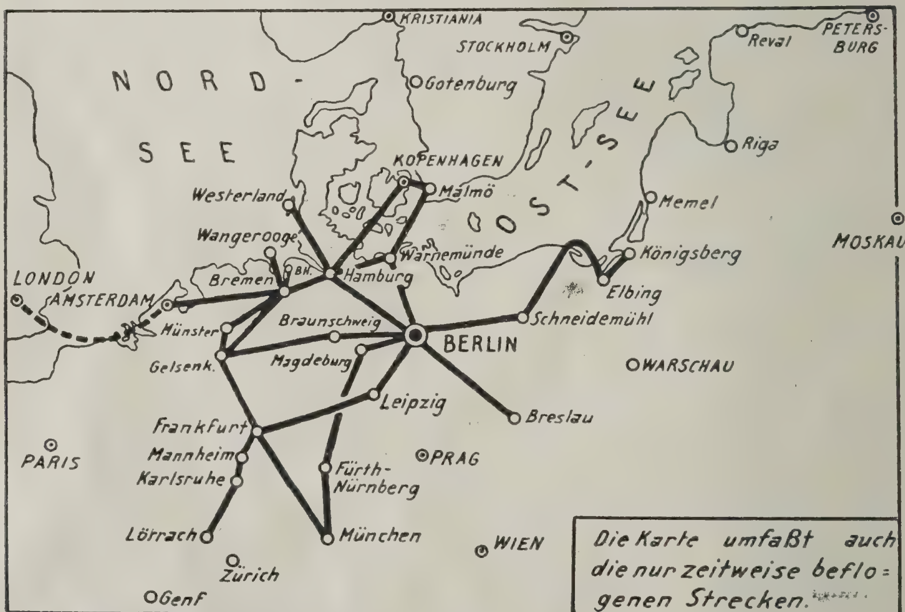
Befördert wurden nur Briefsendungen, in erster Linie die vorliegenden Eilbriefe, bis zur Höchstbelastung der Flugzeuge ohne Erhebung eines Flugzuschlags. Fluggäste konnten nur vereinzelt mitgenommen werden. So mancher Reisende, den zwingende Verhältnisse hinwegriefen, hat damals die eisige Luftfahrt auf dem Boden eines offenen Flugzeugs, die um ihn her geschichteten Postsäcke als Wetterschutz benutzend, zurückgelegt. Während der Streiktage verkehrten Notluftposten auf den Linien Berlin—Hamburg, Berlin—Braunschweig—Dortmund, Berlin—Bremen, Berlin—Stettin, Berlin—Dresden, Berlin—Leipzig—München—Augsburg, Stettin—Danzig und Bremen—Hamburg. Außerdem unterhielt die Königlich Niederländische Luftfahrtgesellschaft einen Flugpostdienst auf der Linie Amsterdam—Bremen—Hamburg. Einmal flog auch ein Flugzeug der Dänischen Luftfahrtgesellschaft von Kopenhagen nach Hamburg und zurück. Auf den meisten Linien war der Notluftpostverkehr so geregelt, daß täglich einmal in abwechselnder Richtung geflogen wurde. Das Wetter war sehr ungünstig. Schneestürme machten den Fliegern viel zu schaffen und zwangen sie manchmal auf halber Strecke zur Umkehr. Insgesamt wurden damals auf 85 Notflügen 7 188 kg Briefpost befördert und damit viele Sendungen vor einem längeren Stillager bewahrt.

Der Luftpostbetrieb endete im Jahre 1921 Ende Oktober, nachdem er 16 Monate hindurch, allerdings unter vielfachem Linienwechsel, aufrechterhalten worden war. 1922 beschränkte sich der aus Reichsmitteln unterstützte Verkehr wegen der Knappheit der Beihilfegelder auf die Monate April bis September. Bei der in diesem Jahre schnell wachsenden Geldentwertung konnten die Verkehrsunternehmungen nicht mehr mit den ihnen 1920 zugebilligten Beihilfesätzen auskommen. Deshalb wurden bei Beginn des Verkehrs 1922 erhöhte Beihilfen von 15 und 20 ℳ für das Kilometer bewilligt, die sich im Laufe der Betriebszeit stufenweise auf 30, 40 und 65 ℳ steigerten. Für den Verkehr 1923 werden auch diese Sätze natürlich nicht im entferntesten mehr ausreichen. Die einzige nicht vom Reich unterstützte Verbindung war die 1 200 km lange Linie Königsberg (Pr.)—Smolensk—Moskau, die am 1. Mai 1922 von der Deutsch-Russischen Luftverkehrs-Gesellschaft eingerichtet und bis Ende Oktober betrieben wurde. Den Flugdienst auf dieser schwierigen Strecke führten Fokker-Flugzeuge aus, die in jeder Richtung wöchentlich zweimal flogen und für einen Flug etwa 10 Stunden benötigten. Die Luftpostbeförderung war dabei in der Weise geregelt, daß die Gesellschaft in jedem Flugzeug einen Laderaum für 20 kg Post gegen eine bestimmte Vergütung freihielt, die sich anfangs auf 5 000 ℳ belief, um später auf 7 000 ℳ und zuletzt auf 20 000 ℳ zu steigen. Dementsprechend mußte auch der Flugzuschlag, abweichend von den Sätzen des sonstigen Auslandsluftverkehrs, auf 8 ℳ, schließlich auf 25 ℳ, für jede Postkarte oder je 20 g eines Briefes festgesetzt werden. Trotz der höheren Gebühren wurde die Luftpost nach Rußland in immer wachsendem Umfang in Anspruch genommen, so daß ihre Wirtschaftlichkeit während der ganzen Betriebszeit gesichert war. Die verausgabte Fluggebühr machte sich gerade hier reichlich bezahlt, denn bei dem mangelhaften Eisenbahnverkehr mit Rußland konnte man durch die Luftpostbenutzung, wenn man eine günstige Auflieferungszeit wählte, einen Zeitgewinn von 4 bis 5 Tagen gegenüber der gewöhnlichen Beförderung erzielen. Von Berlin aus wurden die für den Moskauer Flug bestimmten Sendungen tags vorher mit dem Zuge D 7, ab Schles. Bahnhof 6,58 Uhr abds. versandt und sogleich nach der Ankunft dieses Zuges (7^{38}) in Königsberg (Pr.) mit Kraftwagen zum Flugplatz befördert, wo der Abflug um 8^{30} stattfand. Da das Flugzeug in Moskau planmäßig um 7^{15} (russische Zeit) eintraf, dauerte die gesamte Beförderung Berlin—Moskau nur 25 Stunden, ein Beispiel dafür, welche günstigen Ergebnisse durch ein gut geregeltes Zusammenarbeiten von Eisenbahn- und Luftpostbeförderung auf geeigneten Strecken zu erreichen sind. Zur Jahres-

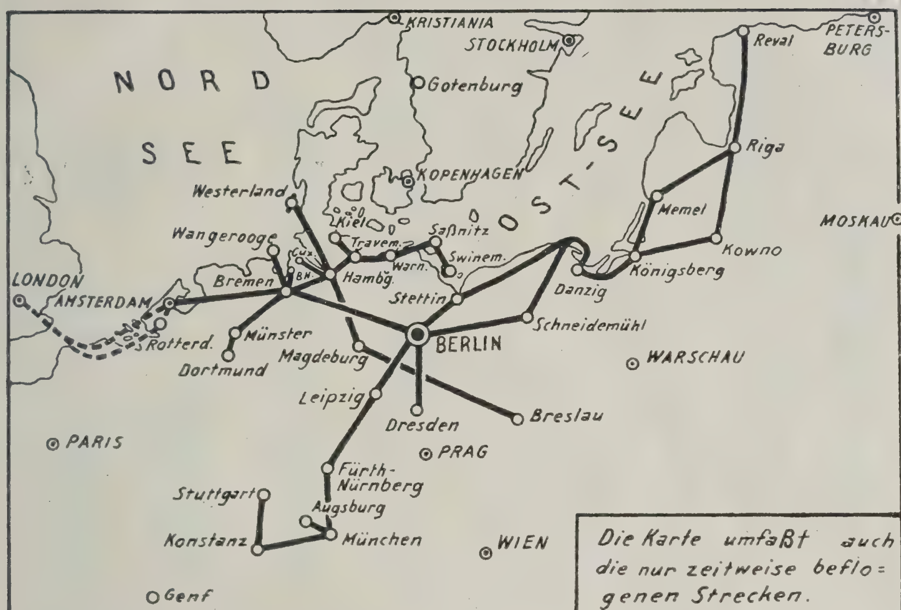
Luftpostnetz 1919.



Luftpostnetz 1920.



Luftpostnetz 1921.



O. Kr. v. Schwartzenfeldt, Kartogr. Stelle R. P. M.

Luftpostnetz 1922.



O. Kr. v. Schwartzenfeldt, Kartogr. Stelle R. P. M.

wende 1922/1923 sollte der Luftverkehr Königsberg—Moskau wieder beginnen, aber statt eines echt russischen Winters mit festliegendem Schnee, der einen Flugbetrieb unter gewissen Bedingungen ermöglicht hätte, hatte sich ein für Rußland in dieser Jahreszeit ganz ungewöhnlich mildes Wetter eingestellt. Die russischen Flughäfen, viel mehr aber noch die für etwaige Bedarfslandungen vorgesehenen Plätze, waren mit tiefem Schlamm bedeckt. Es blieb daher leider nur übrig, die Betriebseröffnung auf unbestimmte Zeit hinauszuschieben.

Alle Luftpostbeförderungen, mochten sie der Verkehrswelt auch so greifbare Vorteile bringen wie z. B. der Luftpostdienst mit Rußland, mußten natürlich der Öffentlichkeit erst genügend bekannt werden, wenn man auf nennenswerte Benutzung rechnen wollte. Im Herbst 1920 wurde deshalb mit der Herausgabe eines Aushangs »Flugpost« begonnen, der eine Kartenskizze mit den Luftpostlinien, die wichtigsten Bestimmungen über den Luftpostverkehr und den Gebührentarif für Luftpostsendungen enthielt. Der bei allen Postämtern in den Schaltervorräumen anzubringende Aushang erschien 1921 und 1922 in wesentlich verbesserter Form, zuletzt unter der Bezeichnung »Luftpost«, und gab jederzeit einen Überblick über den tatsächlichen Verkehr, da er fortlaufend, in der Regel durch Deckblätter, berichtigt wurde. Für 1923 ist geplant, die Aushänge auch auf den wichtigeren Bahnhöfen der Reichsbahn anzuschlagen. Das Reichskursbuch bringt die Angaben über den Luftverkehr seit 1921, auch die Privatkursbücher werden mit entsprechendem Stoff versehen. Daß damit eine umfassende Nachrichtenversorgung der Tagespresse und Fachzeitschriften Hand in Hand gehen muß, ist selbstverständlich. Im Verkehrsinteresse ist zu bedauern, daß diese vom Reichspostministerium und den Oberpostdirektionen ausgehenden Nachrichten, die die Postverwaltung begreiflicherweise nicht als kostenpflichtige Anzeigen veröffentlichen kann, von der Presse oft nicht aufgenommen werden. Mit Rücksicht darauf, daß es namentlich im Geschäftsleben zahlreiche Personen gibt, die weder Zeit noch Gelegenheit haben, die Aushänge der Post auf den Postämtern zu lesen, wurde im Sommer 1922 erstmalig ein Werbehandzettel »Luftpost« in großer Menge hergestellt und an Firmen, Behörden und Personen mit lebhaftem Postverkehr unentgeltlich verteilt. Das Werbeblatt enthielt in geschmackvoller Anordnung u. a. eine Skizze mit den Luftpostlinien und eingezeichneten Flugzeiten. Es hatte stellenweise, z. B. in Berlin, eine sehr gute Wirkung. Die Verkehrswelt wurde auf die Luftpost aufmerksam und machte von ihr vielfach lebhafteren Gebrauch als vorher. Seit 1921 ist ferner jede Flugpostanstalt mit einem Stempel des Wortlauts »Mit Luftpost befördert (Bezeichnung des Flugpostamts)« ausgerüstet. Alle mit Luftpost beförderten Sendungen, einschließlich der Pakete, erhalten bei dem Flugpostamt, wo ihre Luftpostbeförderung planmäßig oder außerplanmäßig endet, einen Abdruck dieses Stempels. Es handelt sich um Kautschukstempel in viereckiger Form, die nicht als Ankunftstempel aufzufassen sind, sondern lediglich bestätigen sollen, daß eine Luftpostbeförderung stattgefunden hat. Um die Vorteile der schnelleren Luftpost der Verkehrswelt vor Augen zu führen, wurde 1921 einige Monate hindurch auf mehreren Linien ein Teil der gerade vorliegenden eiligen Briefpost den Flugzeugen mitgegeben, ohne daß dafür eine Zuschlaggebühr erhoben wurde. Die so beförderten Sendungen erhielten bei der Ankunft gleichfalls einen Abdruck des erwähnten Kautschukstempels. Ein Erfolg dieses Versuchs, der sich in vermehrter Auflieferung von Luftpostsendungen hätte zeigen müssen, konnte nicht beobachtet werden, weil bald darauf der Luftpostverkehr wegen der eintretenden Winterruhe allgemein eingestellt werden mußte. In Hamburg war 1922 ein Reklameaufgabestempel mit der Inschrift »Benutzt die Luftpost« im Gebrauch. Ein hervorragendes Mittel, um die Luftpost in den weitesten Kreisen bekanntzumachen, sind die Flugpostmarken. Sie erschienen 1919 zum ersten Mal in den Werten zu 10 und 40 Pf. Eine zweite Reihe wurde 1922 herausgegeben


Ausdehnung des Luftpostnetzes
km
1515
2150
5353
6276
1919 - 1920 - 1921 - 1922
Zurückgelegte Flugkilometer
km
Mittlere Entfernung des Mondes von der Erde
385080
573960
324866
2010642
1351410
1919 - 1920 - 1921 - 1922
Beförderte Postsendungen
kg
2385
2309
5237
5261
1919 - 1920 - 1921 - 1922
Beförderte Zeitungen
kg
7537
3421
18928
26601
1919 - 1920 - 1921 - 1922
O. Kr. v. Schwartzenfeldt RPM.

und umfaßte die Werte von 25, 40, 50, 60 und 80 Pf. sowie von 1, 2, 3 und 5 M. Das Markenbild dieser Ausgabe zeigte eine stilisierte Taube im Flug nach unten. Der Kreis der Flugpostmarken vertreibenden Postanstalten wurde bedeutend erweitert. Es befassen sich jetzt mit dem Verkauf alle größeren Postämter sowie eine Reihe von Postämtern von geringerem Geschäftsumfang. Die Flugpostmarken sind zur Freimachung von Luftpostsendungen für sich allein oder als Zusatzmarken neben den gewöhnlichen Freimarken bestimmt. Die Postanstalten dürfen aber darüber hinwegsehen, wenn die Marken in Einzelfällen auch zur Freimachung anderer Sendungen gebraucht werden. Für 1923 hat die Postverwaltung, der Geldentwertung und allgemeinen Gebührenerhöhung folgend, die Ausgabe von Flugpostmarken zu 10, 25 und 100 M vorgesehen. Zur besseren Kennzeichnung der Flugpostsendungen gibt es seit 1922 grüne Klebezettel mit dem Aufdruck »Mit Luftpost«, die von den Postämtern in den Flugpostorten sowie zahlreichen anderen Postämtern geführt und auf Wunsch an das Publikum abgegeben werden.

Mit der Ausdehnung des Luftpostverkehrs wuchsen die Schwierigkeiten, die die Reglung des Zubringerdienstes zwischen den Flugpostämtern und den Flugplätzen bereitete. Leider liegen fast überall die Flugplätze so weit von den Verkehrssammelpunkten entfernt, daß unverhältnismäßig viel Zeit bei den Zubringerfahrten verlorengeht. So hat man z. B. vom Berliner Flugpostamt, dem Postamt C 2, nach dem Flugplatz Berlin-Johannisthal 12 km, nach dem Flugplatz in Staaken sogar 19 km zurückzulegen. Dazu kommt, daß die beiden Plätze von Berlin aus in entgegengesetzter Richtung liegen und etwa 30 km voneinander entfernt sind, was dem Übergang von Fluggästen und Post zwischen Linien, die auf verschiedenen Flughäfen münden, sehr hinderlich werden muß. Für den Luftverkehr 1923 wird deshalb, zunächst einstweilig, das dem Berliner Verkehrszentrum nahe liegende Tempelhofer Feld als Landungsplatz für alle Berlin berührenden Flüge benutzt werden und damit eine von der Postverwaltung seit längerer Zeit gestellte Forderung erfüllt. Um zu verhüten, daß der durch die schnelle Luftpostbeförderung erreichte Zeitgewinn durch Langsamkeit des Zubringerdienstes beeinträchtigt wird oder ganz verlorengeht, ist die Postverwaltung bereits 1921 dazu übergegangen, überall da, wo größere Entfernungen zwischen Flugplatz und Flugpostamt zu überwinden waren, schnelle Beförderungsmittel, Kraftwagen oder Motorräder, einzusetzen. Dabei ergab es sich von selbst, daß die von den Verkehrsgesellschaften zur Beförderung Luftreisender eingerichteten Kraftwagenfahrten von der Post soweit als möglich mitbenutzt wurden, weil es unwirtschaftlich gewesen wäre, bei einem Fluge zwei solche Beförderungen, die zeitlich ungefähr zusammenfallen mußten, zu unterhalten.

Soll sich die Luftfahrt als ebenbürtiges Verkehrsmittel neben den älteren Verkehrseinrichtungen, insbesondere der Eisenbahn, behaupten, so darf sie auch in der Regelmäßigkeit und Zuverlässigkeit nicht hinter diesen zurückbleiben oder muß ihnen darin wenigstens so nahe wie möglich kommen. Die Erreichung dieses Zustandes bedeutet eine schwere Aufgabe für unsere Flugtechniker, denn ein Flugzeug, mag es noch so gut konstruiert sein, wird immer in viel höherem Grade vom Wetter abhängen als die anderen Verkehrsmittel. Ob es möglich sein wird, auch einmal mit motorlosen Flugzeugen, die sich den jeweiligen Windströmungen anpassen müssen, einen regelmäßigen Verkehr aufzunehmen, kann man heute noch nicht beurteilen. Die Erfolge der Segelflieger im Jahre 1922 bei den Flugveranstaltungen in der Rhön und in Itford Hill (England) zeigen jedenfalls, daß man mit Prophezeiungen auf diesem Gebiet zurückhalten muß. Hinsichtlich der bisherigen deutschen Verkehrsflüge muß zugegeben werden, daß sie, abgesehen von dem Winterflugdienst 1920/1921, mit einer Regelmäßigkeit ausgeführt worden sind, die im großen ganzen befriedigen kann. An den Leistungen der ausländischen Luftverkehrs-

unternehmungen gemessen, müssen die deutschen Ergebnisse sogar als sehr günstig bezeichnet werden, denn den fremden Gesellschaften standen die modernsten Maschinen zu Gebote, während die deutsche Luftfahrzeugindustrie durch die Bestimmungen des Versailler Vertrags und später durch das vollständige Bauverbot vom Mai 1921 abgeschnürt wurde. Einige nach dem Waffenstillstand gebaute Flugzeuge, darunter ein viermotoriges Riesenmetallflugzeug, verfielen der Beschlagnahme und Zerstörung durch die Entente. Erst seit der Aufhebung des Bauverbots im Mai 1922 kann sich die deutsche Flugzeugindustrie, wenn auch beengt und eingezwängt durch die drakonischen »Begriffsbestimmungen«, die das Bauverbot ablösten, wieder etwas regen. Nach diesen vom Feindbund diktierten Bestimmungen dürfen deutsche Flugzeuge höchstens eine Stundengeschwindigkeit von 170 km entwickeln, nur einen Aktionsradius von 3½ Stunden und eine Steigfähigkeit von nicht mehr als 4 000 m haben. Die Motorstärke darf bei Einsitzern 60 PS. nicht übersteigen und die Nutzlast, Luftfahrer und Instrumente eingerechnet, höchstens 600 kg betragen. Das sind natürlich Zahlen, die bei allen Verkehrsflugzeugen der Westmächte mehr oder weniger überschritten werden. Trotzdem ist es den deutschen Firmen gelungen, brauchbare Flugzeuge neuen und eigenartigen Typs nach den »Begriffsbestimmungen« zu bauen. Wir werden diese hauptsächlich in den Werkstätten von Junkers, Dornier und Albatros entstandenen Maschinen im Luftverkehr 1923 begrüßen können. Daß unsere Piloten mit den alten, teilweise umgebauten Heeresflugzeugen so gute Ergebnisse im Verkehrsflugdienst erzielen konnten, ist ein Beweis ihrer guten Ausbildung und Tüchtigkeit. In manchen Monaten gestaltete sich die Abwicklung der Flüge sogar außerordentlich günstig. So konnten im Juli 1921 von den planmäßig auszuführenden Flügen 92,3 v H vollendet werden.

Wie in den anderen Luftfahrt treibenden Ländern, hat auch der Luftverkehr in Deutschland während der Betriebsjahre 1921 und 1922 einige Todesopfer unter Führern und Reisenden gefordert. So beklagenswert diese Unfälle an sich auch sind, so darf nicht außer acht gelassen werden, daß man bei jedem Verkehr mit einem gewissen Prozentsatz solcher Vorkommnisse rechnen muß, und daß dieser Satz im Flugdienst sich bisher sehr niedrig gehalten hat. Man darf deshalb aus den Betriebsunfällen keine falschen Schlüsse ziehen und etwa eine besondere Gefährlichkeit des Luftverkehrs folgern, die nach dem Urteil der Sachverständigen in Wirklichkeit nicht vorliegt. Die mit den verunglückten Flugzeugen beförderte Post hat bis auf einen Fall, in dem eine Anzahl Luftpostzeitungen bei einem Vergaserbrand durch Feuer vernichtet wurde, regelmäßig geborgen werden können.

Wiederholt hat man erwogen, auf den Luftpostlinien auch Abwurfstellen für Post einzurichten und damit auch solche wichtigen Verkehrsorte an den Luftpostdienst anzuschließen, in denen keine Flugplätze vorhanden oder Zwischenlandungen aus flugtechnischen Gründen nicht möglich sind. Geeignete Fallschirme für den Abwurf ständen wohl zur Verfügung, doch sind die technischen Schwierigkeiten, die sich der Verwirklichung des im übrigen sehr bestechenden Gedankens noch entgegenstellen, nicht gering zu veranschlagen. Die Flugzeuge besitzen keine Vorrichtungen für den Abwurf. Sie müßten, um das Treffen einer begrenzten Bodenfläche einigermaßen wahrscheinlich zu gestalten, ziemlich tief heruntergehen, was unter Umständen die glatte Durchführung eines Fluges behindern könnte. Werden aber die Postbeutel mit Fallschirm aus erheblicher Höhe abgeworfen, so besteht immer die Gefahr, daß sie, durch Wind abgetrieben, an unrichtiger Stelle auf Äckern oder Wiesen landen, vielleicht auch auf Bäume geraten, so daß die Einholung der Post nicht nur mit Mühe und Zeitverlust, sondern häufig auch mit Flurschäden verbunden sein

würde. Zu praktischen Versuchen mit Postabwürfen ist es deshalb noch nicht gekommen, zumal da sich auf den bisher beflogenen Linien passende Orte nicht gefunden haben.

Eine sehr wichtige Aufgabe, die auch für die Luftpost von hoher Bedeutung ist, harrt in Deutschland noch der Erfüllung: die Ausrüstung der Flughäfen und Flugzeuge mit funktelegraphischen Einrichtungen. Die Lösung dieser Frage ist aber schon in Angriff genommen. Steht dem Piloten erst F.=T.=Gerät zur Verfügung, so wird er einen Verkehrsflug mit ungleich größerer Sicherheit ausführen können als jetzt. Es wird ihm dann möglich sein, auch bei unsichtigem Wetter, das oft überraschend auftritt, den richtigen Kurs ruhig weiter zu steuern, denn er wird sich jederzeit bei den Funkstellen der Flughäfen, mit denen er in Verbindung steht, über die Ortslage seines Flugzeugs erkundigen können. Die Funkstellen auf dem Lande stellen die Lage des Flugzeugs im Wege der Peilung fest. Da der Flugzeugführer durch diese Stationen auch stets über plötzlich eintretenden Witterungswechsel auf der Strecke, wie Gewitterböen, örtlichen Bodennebel o. dgl., unterrichtet wird, so ist er in der Lage, rechtzeitig Vorkehrungen zur Flugsicherung zu treffen und gegebenenfalls die Gefahrzonen zu umfliegen. Frankreich und England haben ihre Flugzeuge schon größtenteils mit F.=T.=Vorrichtungen versehen. In Frankreich wird ferner eine Erfindung erprobt, die darin besteht, daß auf der ganzen Fluglinie ein Leitkabel zur Ortung der Flugzeuge gelegt wird. Das Kabel durchläuft ein zeichengebender Wechselstrom, der in seiner Umgebung ein magnetisches Feld schafft und einen nur wenige Kilogramm wiegenden, in die Flugzeuge eingebauten Apparat beeinflußt. Dabei entstehen je nach der Lage des Flugzeugs verschiedenartige Töne, so daß dessen Lenkung auch bei vollständiger Dunkelheit möglich ist. Mit solchen kostspieligen Einrichtungen wird man, vorausgesetzt, daß sie sich bewähren, natürlich nur Linien versehen können, deren ständige Befliegung gesichert erscheint, wie etwa die Linie Paris—London. Es liegt ja auf der Hand, daß die Länder, deren Luftfahrzeugbau frei von jeder Fessel ist, in der Lage sind, ihre Luftverkehrslinien mit besseren technischen Mitteln auszustatten, als es in Deutschland vorläufig geschehen kann. Dazu kommt in einigen Ländern die Verteilung staatlicher Beihilfen für Luftfahrtzwecke in einer Höhe, mit der die bescheidenen Ausgaben des Deutschen Reichs für denselben Zweck gar nicht zu vergleichen sind.

II. Die Entwicklung der Luftpost in den fremden Ländern.

Zuvor sei bemerkt, daß der Luftverkehr, wie in Deutschland, überall, mit Ausnahme der Vereinigten Staaten von Amerika, durch private Unternehmer ausgeübt wird. Die größte Luftflotte der Welt, auch hinsichtlich der zivilen Flugzeuge, besitzt Frankreich. Es hat mit Beihilfen für seine Luftfahrt nicht gespart und 1920: 8 000 000, 1921: 41 382 000, 1922: rund 45 000 000 Franken verausgabt. Für 1923 sind rund 50 000 000 Franken als Subventionsmittel vorgesehen. Eine Unterbrechung des Luftverkehrs im Winter braucht unter diesen günstigen Verhältnissen nicht vorgenommen zu werden. Gegenwärtig sind folgende französische Luftpostlinien in Betrieb: 1. Toulouse—Spanien—Rabat—Casablanca, 2. Paris—London (gemeinsam mit englischer Gesellschaft), 3. Paris—Brüssel—Amsterdam (gemeinsam mit holländischer Gesellschaft), 4. Paris—Straßburg—Prag—(Warschau)—Wien—Budapest—Bukarest—Konstantinopel. Befördert werden gewöhnliche und eingeschriebene Briefsendungen gegen Flugzuschläge, die nach der Länge der Beförderungsstrecken abgestuft sind. Einfache Luftpostbriefe von Paris nach London und Brüssel kosten 25 c. Den weitaus stärksten Postverkehr hat die Linie nach Marokko; er verhält sich zu dem gesamten Verkehr auf den übrigen Linien Frankreichs wie 5 : 1 und stieg von 16 377 Briefsendungen im Januar 1921 auf 50 851 im Januar 1922. Von Marokko nach

Frankreich werden ungefähr doppelt so viel Sendungen befördert als umgekehrt. Die auf französischen Linien insgesamt beförderte Luftpost hat nach einer amtlichen französischen Statistik im Jahre 1921: 9 490 kg und 1922: 40 904 kg betragen. Die Linie Paris—London, auf der man auch ansehnlichen Zeitgewinn gegenüber dem gewöhnlichen Beförderungsweg, wenn auch nicht in dem Umfang wie auf der Linie Paris—Casablanca, erzielt, wird seit 1919 ständig beflogen. Man hat der Verbindung zwischen den beiden Hauptstädten von englischer und französischer Seite stets die größte Aufmerksamkeit gewidmet und auf ihren Ausbau viel Mühe verwandt. Im Sommer 1922 verkehrten hier einige Zeit täglich 4 Postflüge in jeder Richtung, wovon je einer nur zur Paketbeförderung diente. Daneben flogen auch Flugzeuge lediglich zum Zwecke der Personen- und Gepäckbeförderung. Zeitweise war der Verkehr so dicht, daß in jeder Richtung täglich 8 Flüge abgelassen wurden. Der Winterflugdienst wird auch hier durch die Unbilden der Witterung so beeinflußt, daß von einem regelmäßigen Verkehr kaum gesprochen werden kann. Die Beförderung von Briefpost hat sich bisher in mäßigen Grenzen gehalten, dafür hat aber in letzter Zeit, im Gegensatz zu anderen Luftpostlinien, der Paketverkehr stark zugenommen. Bemerkenswert ist noch, daß die Linie zu umfangreichen Versuchen mit Nachtflügen benutzt wird, nachdem sie auf einem großen Teil Anlagen zur Streckenbeleuchtung erhalten hat. Welche Ergebnisse man bis jetzt damit erzielt hat, ist noch nicht bekannt. Früher bestanden auch im Innern Frankreichs einige Luftpostlinien, die als überflüssig wieder aufgegeben worden sind. Jetzt hat die französische Regierung das Bestreben, den Luftverkehr auf Seeflüge zu beschränken, in der Erwägung, daß ein modernes Flugzeug einen Schnelldampfer viermal in der Geschwindigkeit schlagen kann, während ein Wettbewerb mit der Eisenbahn viel weniger Aussichten bietet. Die große über deutsches Gebiet hinwegführende Orientlinie Paris—Warschau, mit der Abzweigung Prag—Konstantinopel, die von der Compagnie Franco-Roumaine de Navigation aérienne beflogen werden, wird wohl in der Hauptsache aus politischen Gründen unterhalten und subventioniert.

England bemüht sich ebenfalls mit aller Energie um die Förderung seiner zivilen Luftfahrt. 1920 gab es 60 000 Pfund für diesen Zweck aus; 1922 bewilligte es sogar 200 000 Pfund, nicht um die Geldentwertung damit auszugleichen, denn die englische Währung hat sich in den letzten Jahren in umgekehrter Richtung wie die deutsche bewegt und steht heute nicht unwesentlich besser als 1920. Für die Verteilung der Beihilfen hat England schon mehrere Verfahren erprobt. Anfangs wurde die Beihilfe für die einzelnen Verkehrsgesellschaften je nach dem Umfang der von ihnen beförderten Personen, Post und Güter bemessen. Sie stellte also eine Belohnung für gute Verkehrsleistungen dar. Das führte dazu, daß mehrere Gesellschaften auf der gleichen Linie in einen scharfen Wettbewerb miteinander traten. Jetzt hat man jeder Gesellschaft — zur Zeit sind es 3 — ein bestimmtes Betätigungsfeld zugewiesen und verteilt die Beihilfe nach einem feststehenden Verhältnis. Auf der Linie London—Paris fliegt die Handley Page Gesellschaft, auf der Linie London—Brüssel—Köln die Instone Air Line und zwischen Manchester—London—Amsterdam die Daimler Hire Gesellschaft. Die letztgenannte Linie soll bis Bremen—Hamburg und Berlin verlängert werden, wo die Deutsche Aero-Lloyd A. G. (vereinigte Deutsche Luft-Reederei, Lloyd Luftverkehr Sablatnig und Lloyd-Ostflug) den Flugdienst übernehmen wird. Man will in England auch die jetzige Art der Beihilfeverteilung wieder verlassen und künftig nur noch einem Unternehmen Staatsmittel in Form von Aktienkapital und Vorschüssen zuwenden. Abgesehen von der erst seit kurzem in Betrieb gesetzten Strecke Manchester—London hat sich der englische Luftverkehr auf Verbindungen zwischen London und dem Kontinent beschränkt.

Das erklärt sich teils aus dem gut entwickelten Eisenbahnnetz Englands, teils daraus, daß der Schiffs- und Landverkehr gegenüber der Beförderung auf dem Luftweg unverhältnismäßig viel Zeit erfordert. So braucht die Luftpost London—Amsterdam im ganzen nur 3 Stunden, während die Seebeförderung auf dem Wege Folkestone—Vlissingen allein 5½ Stunden, die von Harwich nach Hoek van Holland sogar 8¼ Stunden dauert. Allerdings muß man in der rauhen Jahreszeit mit häufigem Ausfall von Flügen rechnen. Die englische Luftpost befördert Briefsendungen, nach Frankreich und Holland auch Eilpakete, und erhebt für Briefe nach Deutschland, Belgien und Frankreich 2 d, nach Holland 3 d Flugzuschlag für jede Unze. Zur Verbindung mit Indien plant man in England eine Luftschiffsverbindung für Post- und Personenbeförderung nach Bombay und Rangoon. Man will dazu 4 zu Heereszwecken gebaute Luftschiffe benutzen, die die britische Regierung zu veräußern beabsichtigt, weil ihre Unterbringung und Unterhaltung zu viel kosten. Nimmt man eine Durchschnittsleistung von etwa 40 Knoten in der Stunde an — die wirkliche Geschwindigkeit soll 70 Knoten betragen —, so würden sich bei einem Aufenthalt von 6 Stunden in jedem Landungsort folgende Fahrzeiten ergeben: Von London nach Bombay 5½ (mit Dampfer 17 Tage), nach Rangoon 7½ (jetzt 21 Tage), nach Hongkong 8½ Tage (jetzt 4 bis 5 Wochen), nach Perth (Australien) 11½ Tage (jetzt 4 bis 5 Wochen). Jedes Luftschiff würde 14 000 kg Post und 40 Reisende tragen. Es wird interessant sein, das Schicksal dieses riesigen Verkehrsplans und die Stellungnahme der englischen Regierung sowie der beteiligten Regierungen von Indien und Australien zu beobachten. Seit Januar 1922 haben die britischen Militärbehörden einen 14täglichen Flugdienst zwischen Cairo und Bagdad eingerichtet, mit dem Briefpost nach Bagdad, Bassora, dem übrigen Mesopotamien und Persien befördert wird. Die Flüge dauern gewöhnlich 1½ Tage, in der ungünstigen Jahreszeit auch einige Tage länger. Da der gewöhnliche Postweg nach Bagdad über Bombay führt, so gelangen Briefe aus Europa nach jenen Ländern mit Luftpost durchschnittlich 16 Tage früher als bei der Dampfbeförderung, vorausgesetzt, daß die Auflieferungszeit vorteilhaft gewählt wird. Die englische Luftpost wird deshalb auch zur Beförderung deutscher Post benutzt, obwohl der Flugzuschlag wegen der hohen an die englische Postverwaltung zu zahlenden Vergütung auf 0,60 Goldfrank für Postkarten und auf 1,15 Goldfranken für je 20 g anderer Briefsendungen festgesetzt werden mußte. In Anbetracht des großen Zeitvorsprungs ist aber die Inanspruchnahme der Luftpost durch deutsche Versender von vornherein zufriedenstellend gewesen. Die deutschen Sendungen werden in München gesammelt und über Brindisi—Alexandrien auf Cairo geleitet. Daß die Luftpost tatsächlich dem Verkehrsbedürfnis entspricht, geht daraus hervor, daß im 1. Vierteljahr 1922 in der Richtung Cairo—Bagdad 6 317 Sendungen, im 4. Vierteljahr 1922 aber schon 20 892 Sendungen befördert wurden. Die Zahl der von Bagdad nach Cairo übermittelten Sendungen ist noch höher. Insgesamt wurden mit dieser Luftpost im Jahre 1922: 131 761 Sendungen befördert.

Belgien und die Niederlande stehen auf den schon erwähnten Linien Amsterdam—Brüssel—Paris, Köln—Brüssel—London und Amsterdam—London untereinander bzw. mit England und Frankreich in Luftpostverkehr. In Belgien sind Briefsendungen zur Luftpostbeförderung gegen einen Zuschlag von 50 c für je 20 g zugelassen. Die Auflieferung darf dort nur an den Schaltern geschehen. Holland läßt im allgemeinen Luftpostverkehr gleichfalls Briefsendungen zu, im Verkehr mit England außerdem Pakete bis 5 kg, die einen Rauminhalt von höchstens 54 cdm haben dürfen. Der holländische Flugzuschlag beträgt für Briefe nach Belgien 10 Cts, nach Frankreich und England 15 Cts für je 20 g. Die Taxe soll einheitlich auf 10 Cts festgesetzt werden, eine Verbilligung, die das holländische Publikum sicher mit Freuden begrüßen

wird. Eigenartig ist auf den holländischen Luftpostsendungen die Kennzeichnung des Bestimmungsorts, den der Absender in ein möglichst farbig umrandetes Viereck setzen muß. Bemerkenswert ist ferner, daß früher auf den Luftpostsendungen die gewöhnliche Gebühr durch gewöhnliche Freimarken, die Fluggebühr aber durch Flugpostmarken entrichtet werden mußten. Jetzt ist in Holland die Ausgabe von Flugpostmarken ganz eingestellt.

Belgien hat in der Kolonie Belgisch-Kongo einige Zeit einen Flugpostdienst auf der 1 800 km langen, dem Kongo folgenden Linie Kinshasha—Stanleyville unterhalten. Die Flugzeuge verkehrten in jeder Richtung zweimal monatlich im Anschluß an die Postdampfer von und nach Antwerpen. Die Absender von Luftpostsendungen nach Belgisch-Kongo brauchten keinen Flugzuschlag zu bezahlen; er wurde vielmehr in Höhe von 3 Fr für je 20 g erst vom Empfänger eingezogen. Belgien hat für seinen Kolonialflugdienst einen neuen, noch unbekannten Plan aufgestellt und läßt gegenwärtig Versuchsflüge ausführen.

In der Reihe der Luftpostverkehr betreibenden westeuropäischen Länder fehlt auch nicht Spanien. Es besitzt Luftpostlinien von Sevilla nach Larache (Marokko) und von Barcelona nach Palma (Insel Mallorca), zwei Verbindungen, die von spanischen Gesellschaften betrieben werden und große zeitliche Vorteile gegenüber den Schiffsbeförderungen gewähren. Außerdem wird die von einem französischen Unternehmen eingerichtete Linie Toulouse—Casablanca auf der Teilstrecke Barcelona—Alicante—Malaga zur Luftpostbeförderung benutzt. Allerdings dauert die Beförderung auf dieser Strecke 23 Stunden, weil in Alicante eine 16stündige Rast gehalten wird. Die spanische Postverwaltung befördert mit der Luftpost nur Briefsendungen bis zum Höchstgewicht von je 500 g und Postanweisungen. Die Fluggebühr beträgt 50 c für je 20 g. Geplant sind Luftpostverbindungen von Sevilla nach den Kanarischen Inseln und von Madrid nach Vigo.

Neuerdings wird vielfach der Gedanke erörtert, einen Luftpostdienst von Lissabon über Madrid, Marseille, Lyon, Genf, Zürich, München, Berlin, Danzig, Riga nach Rußland herzustellen und von München aus eine Abzweigung über Wien—Budapest nach dem Balkan zu führen. Von deutscher Seite liegt ein gut durchgearbeiteter Plan vor, nach welchem es möglich wäre, in verbundener Luft- und Eisenbahnbeförderung Reisende und Post in 60 Stunden von Lissabon nach Riga zu bringen. Da man für diesen Weg bei ausschließlicher Eisenbahnbenutzung 115 Stunden benötigt, so würde sich durch Verwirklichung des Planes eine Zeitersparnis von $2^1/_4$ Tagen ergeben. Man wird sich aber noch einige Zeit gedulden müssen, weil an der beabsichtigten Verbindung, von der Balkanlinie ganz abgesehen, nicht weniger als 7 Staaten beteiligt wären. Immerhin darf nicht vergessen werden, daß wir schon im Jahre 1922 eine Luftpostverbindung Genf—Moskau gehabt haben, bei der das Stück Berlin—Königsberg (Pr.) durch einen Nachtschnellzug ausgefüllt wurde. Die Linie führte von Genf über Zürich und Konstanz nach Fürth-Nürnberg, wo sie Anschluß an den Rumpler-Verkehr München—Berlin erhielt. Das Zustandekommen der Verbindung mit der Schweiz war zum nicht geringen Teile dem Interesse zu verdanken, das dieses Land dem Luftpostverkehr entgegenbrachte. Nachdem Versuche ergeben hatten, daß in der Schweiz trotz ihrer schwierigen Bodenverhältnisse ein regelmäßiger Luftverkehr sehr gut durchführbar sei, waren bereits früher innerhalb der Landesgrenzen Luftposten eingerichtet worden, die natürlich bei den geringen Entfernungen und dem dichten Eisenbahnnetz nennenswerte Vorteile für den Verkehr nicht bringen konnten. Dagegen können internationale Luftverbindungen von weiter Ausdehnung auch für die Schweiz von großem Nutzen sein. In dieser Erkenntnis lassen es sich die schweizerischen Behörden jetzt angelegen sein, den großen internationalen Luftverkehr nach Kräften zu fördern. Hierbei sei erwähnt, daß zwischen Deutschland und der Schweiz bereits seit 1920

ein Luftfahrtabkommen besteht. An Flugzuschlägen erhob die schweizerische Postverwaltung bisher für Briefsendungen nach Deutschland bis 250 g 25 c, über 250 bis 500 g 40 c.

Wie sich die skandinavischen Länder 1920 am Luftpostverkehr beteiligt haben, ist schon ausgeführt worden. Hinzuzufügen wäre noch, daß Schweden im Jahre 1921 während der Sommermonate eine Luftpost Stockholm—Reval unterhalten hat. Schweden widmet der Luftfahrt dauernd große Aufmerksamkeit und verteilt an die Luftfahrtgesellschaften des Landes Beihilfen. Anläßlich der im Jahre 1923 stattfindenden Jubiläumsausstellung in Gotenburg wird es eine internationale Luftfahrtausstellung veranstalten, an der sich auch die Reichspostverwaltung zu beteiligen gedenkt. Dänemark hat der bedeutendsten Luftfahrtgesellschaft seines Landes für 1923 eine namhafte Beihilfe bewilligt und sie dadurch in den Stand gesetzt, den Betrieb auf der Linie Kopenhagen—Hamburg nach längerer Unterbrechung wiederaufzunehmen.

Mit den ehemaligen Reichsgebieten, der Freien Stadt Danzig und dem Memelgebiet, konnten erfreulicherweise 1921 und 1922 Luftpostverbindungen unterhalten werden, die gleichzeitig auch beide Gebiete untereinander verbanden (vgl. die Übersicht der Luftpostlinien S. 260 und 261). Verhandlungen des Reichspostministeriums mit den Postverwaltungen von Litauen, Lettland und Estland im Jahre 1921 hatten das Ergebnis, daß sich auch diese Länder auf den Linien Berlin—Danzig—Königsberg (Pr.)—Kowno—Riga und Danzig—Königsberg (Pr.)—Memel—Riga—Reval dem Luftpostverkehr anschlossen. Besonders rege war der Luftpostverkehr mit Riga in beiden Richtungen, weil er gegenüber der Eisenbahnbeförderung einen Vorsprung von einem Tage bedeutete. Der Luftpostdienst mit Danzig und Memel regelte sich auf derselben Grundlage wie im Reichsgebiet. Mit Lettland wurden auch Pakete und Zeitungen im Luftweg ausgetauscht. Der Verkehr mit Estland hat sich infolge technischer Schwierigkeiten, die besonders 1922 auftraten, auf wenige Wochen beschränken müssen. Dieses Land hat bisher ebenso wie die Vereinigten Staaten von Amerika von der Erhebung von Zuschlagsgebühren für die mit Luftpost beförderten Sendungen abgesehen. Zwischen Reval und Helsingfors besteht eine Luftpost, die trotz der kurzen Strecke eine wesentliche Beschleunigung gegenüber der gewöhnlichen Land- und Seebeförderung gewährt.

Unsere Nachbarländer Polen und die Tschechoslowakei stehen miteinander und mit Frankreich in Luftpostverkehr auf der französischen Linie Paris—Straßburg—Prag—Warschau, die in Prag einen Zweig nach Konstantinopel entsendet. Flugverbindungen zwischen Deutschland und diesen Staaten sind noch nicht zustande gekommen, es haben aber mit der Tschechoslowakei schon Verhandlungen über eine Linie Berlin—Dresden—Prag—Wien geschwebt. Polen hat Luftpostverkehr mit Danzig auf der Nord-Süd-Verbindung Danzig—Warschau—Lemberg, die mit Junkers-Flugzeugen betrieben wird, während der Wintermonate aber ruht.

In den europäischen Ländern, die hier nicht erwähnt sind, hat man bisher keinen regelmäßigen Luftpostdienst betrieben oder ihn, wie in Norwegen und Italien, wiederaufgegeben. Italien beschäftigt sich jedoch eifrig mit der Wiedereinführung und ist überhaupt auf dem Gebiet des Flugwesens recht rührig geblieben. Von Zeit zu Zeit veranstaltet es beachtliche Flugwettbewerbe, an denen auch deutsche Flugzeuge schon mit Erfolg teilgenommen haben.

Über den Plan eines Luftverkehrs mit Amerika, der die Postbeförderung um einige Tage beschleunigen würde, ist in der Presse schon viel geschrieben worden; wir werden aber auf die Verwirklichung wahrscheinlich noch einige Jahre warten müssen. Mit dem Bau großer Luftschiffe, die für einen transatlantischen Luftverkehr wohl allein in Frage kämen, ist man vorsichtig

geworden, seitdem in England und Italien aufsehenerregende Unfälle bei ihrer Erprobung vorgekommen sind. In England verunglückte 1921 das riesige für die Vereinigten Staaten von Amerika gebaute Luftschiff R 38 bei einer Versuchsfahrt dadurch, daß es, vermutlich infolge fehlerhafter Konstruktion, in der Mitte durchbrach. Das Fahrzeug war von den Vereinigten Staaten schon zum Teil bezahlt. Nach diesem Mißgeschick hat man in England den Luftschiffbau vorläufig eingestellt. Gegenwärtig wird in Deutschland auf der Zeppelin-Werft in Friedrichshafen ein Luftschiff für die Vereinigten Staaten gebaut, das im Herbst von Berlin nach Chicago fliegen soll und zur Verwendung innerhalb Amerikas bestimmt ist. Mit Flugzeugen des jetzt gebräuchlichen Typs wird man jedenfalls einen regelmäßigen Verkehr Europa—Amerika kaum einrichten können. Dagegen spricht auch nicht die Tatsache, daß einem englischen Flugzeug einmal zu Sportzwecken die Überfliegung des Atlantischen Ozeans gelungen ist. Einige portugiesische Flieger, die 1922 einen Flug Lissabon—Brasilien unternahmen, konnten zwar, wenn auch mit längeren Unterbrechungen, den größten Teil der vorgezeichneten Flugstrecke zurücklegen, mußten aber schließlich auf der letzten Etappe, wo ihr Flugzeug in Trümmer ging, den Flug abbrechen.

In Amerika finden wir einen gut entwickelten Luftpostdienst in den Vereinigten Staaten und in Kolumbien. Mexiko und Argentinien beschäftigen sich mit Versuchen, denen ein regelmäßiger Verkehr bald folgen soll. Besonderes Interesse verdient die Einrichtung der Luftpost in den Vereinigten Staaten, jenem Lande, das mit seinen weiten Ausdehnungen der Luftfahrt ein treffliches Betätigungsfeld bietet. Nach mancherlei Versuchen mit Fluglinien in verschiedenen Gebieten hat man sich dort auf die große Überlandverbindung New York—San Francisco beschränkt, die mit ihren 4 300 km die längste Luftpostlinie der Welt darstellt. Der Betrieb wird auch in seinem flugtechnischen Teile von der Postverwaltung der Vereinigten Staaten unterhalten, die hierzu u. a. eine Anzahl Junkers-Metallflugzeuge erworben und diese in einer Veröffentlichung als besonders wirtschaftlich und zuverlässig bezeichnet hat. Reisende läßt die Postverwaltung auf den Flügen nicht zu. Die Flugzeuge werden vielmehr bis zur vollen Tragfähigkeit mit Briefpost beladen und erhalten auf dem östlichen Teile der Linie bis Rock Springs je 500 kg, westlich davon 400 kg Postladung. Dabei wird die gerade vorliegende Briefpost mitgegeben. Eigentliche Luftpostsendungen, d. h. Sendungen, für die ein Zuschlag erhoben wird und die mit Vorrang vor der übrigen Post zu befördern sind, gibt es in den Vereinigten Staaten nicht. Die Wahl des Beförderungsmittels, ob Flugzeug oder Eisenbahn oder beides abwechselnd, trifft lediglich die Postverwaltung, die übrigens auf die Erhebung besonderer Fluggebühren ruhig verzichten kann, denn sie spart durch die Einstellung der Flugzeuge viel Raum in den Bahnposten, u. U. ganze Bahnpostwagen oder Wagenabteile, für deren Benutzung sie den Eisenbahngesellschaften, durchweg Privatunternehmungen, hohe Vergütungen zahlen muß. Die Fluglinie New York—San Francisco folgt dem Wege der Pacificbahn unter Vermeidung vieler Krümmungen des Schienenwegs und zerfällt in folgende sieben Teilstrecken: 1. New York — Bellefonte — Cleveland, 2. Cleveland — Bryan — Chicago, 3. Chicago—Iowa—Omaha, 4. Omaha—North Platte, 5. North Platte—Cheyenne—Rawlins—Rock Springs, 6. Rock Springs—Salt Lake City, 7. Salt Lake City—Elko—Reno—San Francisco. Jede Teilstrecke hat einen für sich abgeschlossenen Flugdienst von durchschnittlich sechsstündiger Flugdauer. Die Flüge liegen im allgemeinen so, daß die Flugzeuge im Anschluß an einen ankommenden Eisenbahnzug der Pacificbahn abfliegen und in den Zwischenlandungs- und Zielorten der Teilflugstrecke einen früher abgegangenen Zug überholen. Sie dienen dabei einem doppelten Zweck. Erstens beschleunigen

sie die Postbeförderung nach den Orten, die an den Flugdienst angeschlossen sind, zweitens überbrücken sie den Abstand zweier Züge, zwischen deren Abgang vom gemeinsamen Anfangspunkt 12 bis 14 Stunden liegen. Das ganze Verfahren ist darauf aufgebaut, nachts die Eisenbahn und am Tage die Schnelligkeit des Flugzeugs auszunutzen. Für den Verkehr zwischen New York und San Francisco wäre es allerdings vorteilhafter, wenn die beiden Städte durch einen reinen Flugpostdienst, bei dem die einzelnen Teilflüge relaisartig ineinandergriffen, verbunden wären. Das hätte aber die Einrichtung regelmäßiger Nachtflüge zur Voraussetzung, von denen man nach einigen Versuchen abgesehen hat. Auch bei der jetzigen Einrichtung gelangen Briefe von New York nach San Francisco und umgekehrt bei Ausnutzung aller Flug- und Eisenbahnmöglichkeiten 55 Stunden früher als bei der Eisenbahnbeförderung. Wie Luftpost und Eisenbahn dabei zusammen arbeiten, zeigt folgendes Beispiel: Das Flugzeug der rund 700 km langen Teilflugstrecke Reno—Elko—Salt Lake City verläßt Reno im Anschluß an einen Zug aus San Francisco um 6,30 Uhr vormittags und erreicht Salt Lake City um 11,30 Uhr vormittags, wo es Anschluß an einen um 12 Uhr mittags abgehenden Zug nach dem Osten findet. Der erwähnte Zug San Francisco—Reno trifft erst 10,40 Uhr abends, also $10^3/_4$ Stunden später, in Salt Lake City ein und hat dabei rund 900 km zurückzulegen. Auf dem Fluge wird Post aus San Francisco für Salt Lake City und den Osten des Landes befördert. Für die Aushändigung der Post nach dem Osten ergibt sich allein durch diesen Teilflug ein Vorsprung von einem Tage. Außer dem großen Überlandflugdienst besitzen die Vereinigten Staaten nur noch eine Luftpost zwischen den Grenzstationen Seattle (Washington) und Victoria (Britisch-Kolumbia), um den Austausch der Auslandspost zu beschleunigen. Die Ausführung dieses Flugdienstes liegt in der Hand eines Privatunternehmers, der vertraglich zu durchschnittlich zehn Flügen im Monat verpflichtet ist. Die Einrichtung weiterer Luftpostlinien beabsichtigt die amerikanische Postverwaltung zur Zeit nicht. 1920 und 1921 bestand eine Luftpost zwischen Key West (Florida) und Havana (Kuba). Flüge verkehren auf dieser Strecke auch heute noch, aber unregelmäßig und ohne Postbeförderung. Die Postverwaltung von Kuba will alsbald einen Luftpostverkehr auf der ganzen Länge der Insel einrichten.

In Kolumbien betreibt die Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aereos (»Scadta«), ein von deutschen und kolumbianischen Geschäftsleuten gegründetes Unternehmen, einen Luftpostdienst zwischen der Hafenstadt Barranquilla und der Stadt Girardot, die beide am Magdalenenstrom liegen. Von Girardot führt eine Gebirgsbahn nach der Landeshauptstadt Bogota. Die Beförderung Barranquilla—Bogota wird durch die Flugzeuge um 9 bis 11 Tage abgekürzt, weil eine durchgehende Eisenbahnverbindung von der Küste nach dem 200 km entfernten Bogota nicht besteht und der gewöhnliche Verkehr auf die Flußdampferbeförderung angewiesen ist, die je nach dem Wasserstand 11 bis 16 Tage dauert. Von Girardot stromaufwärts führt noch eine kürzere Flugverbindung nach dem Orte Neiva, der sonst nur in viertägigem Ritt, mit dem Flugzeug aber in 70 Minuten, zu erreichen ist. Andere Luftverkehrslinien sind in Vorbereitung. Der ganze Flugdienst ist 1921 unter äußerst schwierigen, durch das tropische Klima des Landes bedingten Verhältnissen von deutschen Ingenieuren mit Junkers-Seeflugzeugen eingerichtet und bisher mit guten Ergebnissen betrieben worden, ein Beweis für die Zähigkeit deutscher Flieger und die Güte deutscher Erzeugnisse. Im ersten Betriebsjahr vom 1. Juli 1921 bis 30. Juni 1922 wurden von den Flugzeugen der »Scadta« 183 042 km zurückgelegt und 3 374 kg Post sowie 2 433 kg Wertsendungen befördert. Das Unternehmen bezieht von der kolumbianischen Regierung keine Beihilfe, hat aber dafür das Recht, den gesamten Luftpostdienst von der Einsammlung der Postsachen bis zur Aushändigung selbst

zu regeln und eigene Flugpostmarken herauszugeben. Zu diesem Zweck unterhält die »Scadta« in Kolumbien 15 Agenturen. In der Hauptsache kommt es der Gesellschaft darauf an, die mit den Überseedampfern eintreffende Post für die Luftpostbeförderung zu erfassen. Sie hat deshalb in New York, Panama, Berlin, Hamburg, ferner in England, Frankreich und Spanien Auskunftsbüros und Markenverkaufsstellen eingerichtet. Bei richtig gewählter Auflieferungszeit können europäische Briefversender für Post nach Bogota 14 Tage Zeitgewinn durch die Luftpostbenutzung erzielen. Möge dem rührigen Unternehmen auch weiterhin der Erfolg nicht fehlen!

Einen regelmäßigen Luftpostverkehr gibt es auch in Australien auf den Linien: 1. Geraldton—Derby (Westaustralien), 2. Charleville—Cloncurry (Queensland), 3. Sydney—Adelaide, 4. Sydney-Brisbane. Die westaustralische Linie hat eine Ausdehnung von etwa 1 900 km, die der Entfernung Moskau—Berlin—Magdeburg gleichkommt. Die Flüge folgen im allgemeinen der Meeresküste und finden in jeder Richtung einmal wöchentlich statt. Befördert werden nur Briefe gegen einen Flugzuschlag von 3 d für je eine halbe Unze. In Neuseeland waren 1921 zwei Luftpostverbindungen eingerichtet, auf denen 110 Flüge ausgeführt worden sind. Erwähnt sei, daß die Regierungen von Australien und Neuseeland ihre Luftfahrtgesellschaften mit Staatsgeldern unterstützen. Auch Japan bewilligt der Luftfahrt Beihilfen und hat für diesen Zweck 1922 einen Betrag von 500 000 Yen zur Verfügung gestellt.

Wir haben gesehen, wie in allen Teilen der Welt das Bestreben wächst, den Luftweg für den Verkehr, insbesondere auch für die Postbeförderung, zu erschließen. Vielfach handelt es sich noch um tastende Versuche, zum Teil aber schon um recht greifbare Erfolge. Noch kann niemand sagen, wie sich der Luftverkehr entwickeln wird, weil diese Frage völlig davon abhängt, welche Richtung der Bau von Luftfahrzeugen in den kommenden Zeiten einschlägt, aber nach den Erfahrungen der letzten Jahre wird es heute nicht mehr als Utopie zu bezeichnen sein, wenn man die Luft für die wichtigste Poststraße der Zukunft hält. Einstweilen müssen die Postverwaltungen aller Länder in Anpassung an die gegebenen Verhältnisse aus der Luftfahrt den Nutzen zu ziehen suchen, der zum Besten der Verkehrswelt nur irgend erreichbar ist. In Deutschland ist die Luftfahrt durch das Luftverkehrsgesetz vom 1. August 1922 geregelt worden, das in seinen Hauptteilen am 1. Oktober 1923 in Kraft tritt. Für den Fall, daß die Bewilligung von Reichsbeihilfemitteln für die Luftverkehrsunternehmungen und damit auch deren Verpflichtung zur unentgeltlichen Postbeförderung (bis zu 100 kg) aufhört, sorgt das Gesetz im § 11 durch folgende Bestimmung vor: »Luftfahrtunternehmen mit einem flugplanmäßigen öffentlichen Betrieb müssen auf Verlangen der Postverwaltung mit jeder flugplanmäßigen Luftfahrt Postsendungen gegen angemessene Vergütung befördern. Der Umfang der Verpflichtung bemißt sich nach den Bedürfnissen des Luftfahrtunternehmens und der Postverwaltung. Er ist im Streitfall vom Reichsverkehrsminister und Reichspostminister festzusetzen. Das gleiche gilt für die Höhe der Vergütung.«

Man wird anerkennen müssen, daß Deutschland trotz seiner Geldnot und trotz der Bleigewichte, mit denen seine Luftfahrt seit dem Ende des Weltkriegs beschwert ist, im Luftverkehr verhältnismäßig hohe Leistungen erzielt hat, und daß es auch auf dem Gebiet des Luftpostwesens jeden Vergleich mit anderen Staaten aushalten kann, die in der günstigen Lage sind, den neuen Verkehr mit reichen Mitteln unbeschränkt zu entfalten. Mit unfreundlichen Augen verfolgt man in Frankreich jede Lebensäußerung und jeden unter härtesten Bedingungen nur mit zähem Fleiß errungenen Erfolg der friedlichen Luftfahrt des deutschen Volkes. Dort hat die Presse eine Bewegung entfacht, die mit den Resten der deutschen Luftfahrt angeblich eine Pfänderpolitik treiben will in dem Sinne, daß

wir uns des Luftfahrzeugbaus und des Luftverkehrs so lange ganz enthalten sollen, bis wir die Reparationsforderungen erfüllt haben. Die wirklichen Ziele dieser Bestrebungen sind selbstverständlich die Vernichtung der deutschen Luftfahrt aus wirtschaftlichen Gründen und die Beseitigung eines unbequemen Wettbewerbers. Für das Deutsche Reich muß das ein Ansporn sein, mit eiserner Beharrlichkeit den eingeschlagenen Weg fortzusetzen und seine Luftfahrt nicht untergehen zu lassen. Es darf nicht dazu kommen, daß Deutschland in dem großen internationalen Luftverkehr, zu dem sich die Länder doch einmal zusammenschließen müssen, nur eine untätige Rolle spielt. Seine geographische Lage im Herzen Europas stellt Deutschland mit zwingender Notwendigkeit auf den Platz des Vermittlers, soweit sich jener Verkehr zwischen den europäischen Staaten abspielen wird. Deshalb wird man die deutsche Mitwirkung auch in dem kommenden internationalen Luftpostverkehr, über dessen wichtigste Grundzüge sich die Länder vielleicht schon beim Weltpostkongreß 1924 in Stockholm einigen werden, nicht entbehren können. Aufgabe der Reichspostverwaltung aber muß es bleiben, unser Luftpostwesen so tatkräftig wie bisher weiterzufördern und auszubauen, damit es seinen dreifachen Zweck zu erfüllen vermag: die Hebung der deutschen Luftfahrt, die Beschleunigung des Postverkehrs und die Verbindung der meistens noch zusammenhangslosen Luftposteinrichtungen in den verschiedenen Ländern zu einem großen europäischen Luftpostverkehr.

Telegraphenbauämter.

Von Postinspektor Buhl in Berlin (Reichspostministerium).

Am 1. April waren drei Jahre verflossen, seit dem Betriebe der Reichstelegraphenverwaltung die Telegraphenbauämter als neue Glieder eingefügt wurden. Die Beurteilung, die sie als solche, besonders in der Fachpresse gefunden haben, ist nicht immer freundlich gewesen und — leider — vielleicht auch nicht immer rein sachlich geblieben. In neuerer Zeit scheint ja erfreulicherweise, wie einzelne beachtenswerte Aufsätze in Fachzeitschriften bekunden, eine gewisse Änderung der Ansichten Platz zu greifen. So ist erst kürzlich in der »Telegraphen-Praxis« von sachkundiger Feder an Hand bestimmter Zahlen der Nachweis geführt worden, daß von einer Überorganisation des Telegraphenbaudienstes, von seiner Unwirtschaftlichkeit in der gegenwärtigen Form, allgemein nicht die Rede sein kann, daß der jetzige Aufbau im Gegenteil die nach Lage der Verhältnisse einzig mögliche Art zweckmäßiger Reglung darstellt. Da aber nach verhältnismäßig kurzer Zeit arbeitsreichen, und, wie vorweg gesagt werden darf, nutzbringenden Wirkens einzelne TBÄ ihre Tätigkeit bereits wieder eingestellt und ihr Arbeitsgebiet Nachbarämtern überlassen haben, andere ihnen vielleicht auf diesem Wege in unferner Zeit folgen werden, möchte es oberflächlicher, in den Zusammenhang der Dinge nicht tiefer eindringender Beobachtung vielleicht dennoch scheinen, die mit der Errichtung der TBÄ angestrebten Ziele seien nicht erreicht worden und die Aufhebung einiger kleinerer Ämter bedeute die gänzliche Preisgabe einer als unzweckmäßig erkannten Maßnahme. Das ist jedoch keineswegs der Fall. Es wird deshalb auch für weitere Kreise nicht ohne Interesse sein, die Gründe, die zu der 1919 begonnenen Neureglung des Telegraphenbaudienstes und damit zur Bildung von TBÄ geführt haben, näher kennenzulernen und die seitherige Entwicklung dieser Frage rückblickend zu überschauen.

Vergegenwärtigen wir uns zunächst die Verhältnisse, von denen die Neureglung auszugehen, auf denen sie aufzubauen hatte. Der Begriff »Telegraphenbauamt« war ja 1919 nicht mehr neu. Schon einige Jahre früher hatte sich die

Notwendigkeit ergeben, den Telegraphenbaudienst in Hamburg unter Leitung einer örtlichen Behörde, des ersten TBA überhaupt, zusammenzufassen. Eine ähnliche Reglung hatte 1906 auch für den Bezirk Berlin Platz gegriffen, in der Form jedoch, daß hier zunächst von der Bildung eines planmäßigen Amtes abgesehen und die ebenfalls als TBA bezeichnete Dienststelle der Leitung eines Bezirksaufsichtsbeamten (T) unterstellt wurde. Im großen und ganzen aber war die Gliederung des Telegraphenbauwesens die von altersher überkommene geblieben. Die Leitung innerhalb des OPD-Bezirks lag in den Händen des Referenten für den Telegraphenbau, die Ausführung und Überwachung der praktischen Bauarbeiten bei den Telegraphenbauführern, den Amtsnachfolgern der Leitungsrevisoren älteren Stils. Eine Verbindung zwischen leitender und ausführender Stelle wurde, soweit der Baureferent die unmittelbare Fühlung mit der Praxis nicht persönlich aufrechterhalten konnte, durch Bezirksaufsichtsbeamte für den Telegraphendienst hergestellt. Solche Gliederung mochte dem Bedürfnis einfacherer Verhältnisse wohl genügt haben. Die gewaltige Entwicklung namentlich des Fernsprechwesens nötigte bald genug dazu, vorerst im Bereich größerer OFN zu vereinheitlichter und strafferer Zusammenfassung der Bauarbeiten überzugehen. Demzufolge waren in fast allen größeren Orten Fernsprechbauabteilungen entstanden, die zum Teil den OPD unterstellt waren, zum Teil unter Leitung des Vorstehers eines Telegraphen- und Fernsprechamts arbeiteten. Alles in allem ergab sich hiernach ein ziemlich buntes Bild, das an Schönheit keineswegs dadurch gewann, daß sich fast alle Verkehrsanstalten mit Ortsfernsprechnetz bestrebt zeigten, unabhängig von der Anwesenheit eines Telegraphenbauführers kleinere Erweiterungen ihrer Netze, sei es mit eigenem Personal, sei es unter Heranziehung zu diesem Zweck ausgeliehener Telegraphenarbeiter, selbständig herzustellen. Mit jedem Anwachsen der Arbeiten, wie es sich beispielsweise aus der fortschreitenden Verdichtung des Liniennetzes, der zunehmenden Ausdehnung der unterirdischen Anlagen, der Erschwerung des Baudienstes durch die Ausdehnung der Starkstromanlagen jeder Art, der Einführung von Schnelltelegraphen, der Entwicklung der Fernsprechtechnik, die nicht nur neue empfindliche Vermittlungssysteme und Apparate in den Betrieb brachte, sondern dem Telegraphenbau auch die Aufgabe stellte, immer wieder neue, zum Teil verwickelte Schaltungen einzurichten, zwangsläufig ergab, mußten die Mängel und Unzulänglichkeiten, die der beschriebenen Organisation unbestreitbar anhafteten, immer schärfer in Erscheinung treten.

Wie äußerten sich diese? Beginnen wir unsere Untersuchung bei der OPD, so ergibt sich aus der Fülle der soeben erwähnten Aufgaben ohne weiteres die Unmöglichkeit, die Leitung dieses großen weitgesteckten und trotzdem immer weiter sich ausdehnenden Gebiets in einer Hand zu vereinigen. Die mit dem Baudienst zusammenhängenden Geschäfte: Baustoffbeschaffung und -verwaltung, Kostenveranschlagung, Erteilung der Bauaufträge, Abrechnung, Verwaltung der Haushaltsmittel, Störungsdienst und anderes waren zu einem Umfang angewachsen, der die Arbeitskraft eines Referenten weit überschritt. Tatsächlich hatten bei größeren OPD die Verhältnisse schon seit geraumer Zeit eine Vermehrung der Telegraphenreferate unabweisbar gemacht. Dort fehlte es infolgedessen an einer Zentralstelle, die den gesamten Dienst vollständig übersehen und wirksam leiten konnte. Aber auch bei kleineren OPD waren die Baureferenten mehr und mehr an den Schreibtisch gefesselt, so daß ihnen für die unmittelbare persönliche Leitung des Baudienstes kaum mehr Zeit und Gelegenheit übrigblieben. Auch die Bezirksaufsichtsbeamten, mit Aufträgen aus anderen Gebieten reichlich bedacht, mußten sich bei der wichtigen Beaufsichtigung des Telegraphenbaudienstes in zunehmendem Maße auf gelegentliche Prüfungen beschränken, obwohl ein großer Teil der eigentlich ihnen zufallenden einfacheren Arbeiten, besonders während der Kriegsjahre, nach und nach notgedrungen den

Telegraphenbauführern überlassen worden war. Übrigens waren sie mangels ständiger Einsicht in den Schriftwechsel und den Abrechnungsverkehr der TBf auch gar nicht in der Lage, die Leistungen der Bautrupps richtig zu beurteilen. Die Bauführer wiederum, obwohl unter Verkleinerung der Baubezirke zahlenmäßig wiederholt und zum Teil recht beträchtlich vermehrt, waren aus den erörterten Gründen ebenfalls mehr als nützlich und tragbar mit Schreibarbeit belastet, konnten sich nicht ausreichend der Bauleitung und -aufsicht widmen und waren trotzdem fast ausnahmslos nicht imstande, ihre Bezirke ohne Hilfe regelmäßig durchzuarbeiten. Fälle, in denen dem Bauführer neben seinem eigenen dauernd oder für längere Zeit ein Hilfsbautrupp oder gar deren mehrere zur Verfügung gestellt werden mußten, gehörten nicht zu den Seltenheiten; wesentliche Teile seines Bezirks bekam er persönlich unter diesen Umständen kaum noch zu Gesicht und von der Übernahme irgendwelcher Verantwortlichkeit für den Zustand des Liniennetzes konnte auf seiner Seite jedenfalls nicht mehr die Rede sein. In diesen Feststellungen soll keinesfalls der Vorwurf liegen, daß bei verständnisvollem Zusammenarbeiten vielleicht besseres zu erreichen gewesen wäre. Im Gegenteil! Alle Beteiligten sind mit vorbildlicher Pflichttreue bemüht gewesen, den an sie gestellten Anforderungen zu entsprechen, jeder in seinem engeren Kreise, den Telegraphenbau auf der alten Höhe zu halten oder ihn wieder auf diese zu bringen. Am meisten litt unter den geschilderten Zuständen jedenfalls die praktische Arbeit auf der Baustrecke. Und gerade dieser tat besondere Fürsorge bitter not. Schon vor dem Ausbruch des Weltkriegs hatte der Mißstand, daß der Telegraphenbauführer unter dem Zwange der Verhältnisse den Schwerpunkt seiner Tätigkeit von der Baustrecke in die Schreibstube verlegen mußte, zu ernsten Bedenken Veranlassung gegeben. Allen Erwägungen, auf welchem Wege eine Besserung herbeizuführen wäre, setzte indes der Eintritt des Kriegszustandes einstweilen ein Ziel. Jetzt galt es, mit an Zahl erheblich verringertem Personal nicht nur die laufenden Arbeiten zu leisten, sondern darüber hinaus zahllosen neuen Anforderungen zu genügen. Wie erschöpfend dies mit oft unzulänglichen Mitteln gelungen ist, bedarf an dieser Stelle keiner weiteren Erörterung. Ebenso bedarf es aber keines ins einzelne gehenden Nachweises darüber, daß mangels regelmäßiger gründlicher Instandhaltung, für die zumeist Personal und Bauzeug gefehlt hatten, gegen Ende des Weltkriegs die Betriebssicherheit des Telegraphen- und Fernsprechnetzes vieles, wenn nicht alles, zu wünschen übrig ließ.

Die Notwendigkeit einerseits, hierin Abhilfe zu schaffen, die Anforderungen anderseits, die sich aus der überstürzten Demobilmachung, der Umstellung und dem Wiederaufbau der Wirtschaft ergaben, schoben die Frage, ob der Telegraphenbaudienst in dem vorhandenen Aufbau der bevorstehenden neuen Belastungsprobe gewachsen sein werde, wieder in den Vordergrund. Die Mängel, die der Organisation von früher her anhafteten, sind schon erörtert worden. Es hat sich dabei gezeigt, daß sie nicht auf allzustarken Füßen stand. Nun trat noch ein weiterer äußerst schwerwiegender Umstand hinzu: an das Baupersonal und dessen Arbeitsleistung konnte der Maßstab des Vorkriegsstandes nicht mehr angelegt werden. Es soll damit nicht gesagt sein, daß etwa eine Minderung der Arbeitsleistung, wie sie als Folgeerscheinung von Staatsumwälzungen größeren Stils überall in Erscheinung getreten ist, sich im Bereich der RTV besonders auffällig bemerkbar gemacht hätte. Gewiß ist auch deren Betrieb von dem auf allen Wirtschaftsgebieten zu beobachtenden Nachlassen der Arbeitsintensität nicht frei geblieben. Die Verkürzung der Arbeitszeit und sonstige soziale Zugeständnisse taten ein übriges, um die Arbeitsleistung des Einzelnen zu verringern. Ein gewisser Rückgang der Verkehrsleistung trug vielleicht dazu bei, diesen Eindruck zu verschärfen. Auch darf nicht vergessen werden, daß zahlreiche ältere und erprobte Arbeitskräfte, die im Laufe der Kriegsjahre eine Beamtenstelle er-

reicht hatten, dem Telegraphenbaudienst nicht mehr zur Verfügung standen. Andere, durch den Waffendienst der früheren Tätigkeit entwöhnt, mußten sich erst nach und nach wieder in deren Besonderheiten hineinfinden. Kriegsbeschädigte, in ihrer Arbeitsfähigkeit beschränkte Telegraphenarbeiter mußten nach Möglichkeit wieder aufgenommen werden. Davon abgesehen, bestanden die Bautrupps zum großen Teil aus jungen ungeübten und auch körperlich weniger leistungsfähigen Leuten, die, während des Krieges notgedrungen in Dienst gestellt, infolge der Demobilmachungsvorschriften nicht entlassen werden konnten, obwohl sie durch die aus den abgetretenen Gebieten zurückwandernden Bediensteten ohne Schwierigkeit hätten ersetzt werden können. Diese wiederum hatten sich verständlicherweise nach Orten und Gegenden gewendet, in denen sie für sich und ihre Familien die günstigsten Lebensbedingungen zu finden hofften. So lag an manchen Stellen zweifellos eine gewisse Übersättigung mit Arbeitskräften vor, während anderorts eine zum Teil recht erhebliche Steigerung der zu bewältigenden Arbeiten eingetreten war. Daß unter solchen Umständen der unmittelbaren Bauaufsicht auf der Strecke, einer straffen einheitlichen Leitung des Dienstes noch größere Bedeutung beizumessen war als in der Vorkriegszeit, lag auf der Hand. Ebenso konnte kein Zweifel darüber bestehen, daß die vorhandene Organisation in diesem Punkt auf die Dauer versagen würde. Dem mußte aber unbedingt vorgebeugt werden; es mußte Durchgreifendes zur Besserung der Verhältnisse geschehen, und die Entscheidung über die notwendigen Maßnahmen mußte mit Beschleunigung getroffen werden. Zweifelhaft konnte nur bleiben, auf welchem Wege eine Änderung am vorteilhaftesten zu erreichen war. Gewiß war das Nächstliegende, die vorhandene Organisation weiter auszubauen. Was wäre zu diesem Zwecke nötig gewesen? Die vorstehenden Ausführungen haben darzulegen versucht, daß eine Entlastung aller beteiligten Dienststellen zur zwingenden Notwendigkeit geworden war. Bei der OPD war Abhilfe aus den weiter oben erörterten Gründen schlechterdings nicht möglich. Den Bezirksaufsichtsbeamten wäre vielleicht durch Verkleinerung der Reisebezirke unter gleichzeitiger Vermehrung der Dienstposten zu helfen gewesen. Dem standen aber wiederum Rücksichten auf die in Vorbereitung befindliche Neuordnung der Personalverhältnisse entgegen, die gegen eine Vermehrung der Dienststellen für Beamte der höheren Laufbahn sprach. Verhältnismäßig leicht hätte sich wohl das Arbeitsgebiet der Telegraphenbauführer so abgrenzen, d. h. verkleinern lassen, daß dem einzelnen Beamten in der Regel die Möglichkeit geblieben wäre, seinen Bezirk wie früher in allen Einzelheiten zu übersehen. Aber auch nur in der Regel, keineswegs in allen Fällen, denn nach den Erfahrungen vieler Jahre durfte nicht darauf gerechnet werden, daß der Telegraphenbaudienst mit seinen wechselnden Bedürfnissen, der Arbeitshäufung bald an dieser, bald an jener Stelle, sich dauernd in feste räumliche Grenzen zwängen lassen werde. Den früheren mit Recht bemängelten Verhältnissen gegenüber hätte sich also jedenfalls nur insofern ein Unterschied ergeben, als an die Stelle der seither zur Hilfeleistung besonders zusammengestellten, von Hilfsbauführern geleiteten Bautrupps künftig solche planmäßiger Bauführer getreten wären, die zufällig in ihrem eigenen Baubezirk vorübergehend nicht genügend beschäftigt waren. Ob sich ein derartiges Verfahren reibungslos hätte durchführen lassen, ist schwer zu sagen. Jedenfalls wäre es für den Fall umfangreicherer Störungen, Umbrüche usw. früher schon nicht leicht gewesen, den in Betracht kommenden Baubeamten unter solchen Umständen die Verantwortung für die betriebssichere Instandhaltung ihres Bezirks aufzubürden. Daß die Zerstückelung namentlich der wichtigen durchgehenden Hauptlinien, die schon bei früher durchgeführten Verkleinerungen der Baubezirke unangenehm in Erscheinung getreten war, dabei weitere Fortschritte gemacht und im Hinblick auf neuere Aufgaben — beispielsweise den planmäßigen Induktionsschutz — zu unhalt-

baren Zuständen geführt hätte, sei hier nur nebenbei erwähnt. Gerade diese Aufgaben drängten indes unaufhaltsam dazu, die Bearbeitung der Hauptlinien, soweit überhaupt möglich, in größeren Abschnitten zusammenzufassen. Letzten Endes war aber auch die Vermehrung der Baubezirke, die, um wirksam zu werden, einer Verdopplung annähernd gleichkommen mußte, eine Personalfrage. Zwar stand ein Teil der erforderlichen Beamten in den seitherigen Hilfsbauführern und einer Reihe weiterer, im Telegraphenbau ausgebildeter Beamten der mittleren Laufbahn zur Verfügung. Fast alle diese Kräfte gehörten jedoch zunächst dem Betriebspersonal der Verkehrsämter an, waren zum Teil als Vorsteher kleinerer Betriebsstellen oder im technischen Dienste tätig und konnten nicht ohne weiteres für den Telegraphenbau freigemacht werden. Manche von ihnen legten überdies wegen vorgerückten Alters, angegriffener Gesundheit oder aus sonstigen Gründen wenig Wert auf dauernde Beschäftigung im Baudienst, zumal da in den weitaus meisten Fällen mit der Übernahme eines Baubezirks ein Wechsel des Amtsorts verbunden gewesen wäre. Alles in allem war zu übersehen, daß ohne eine Neuausbildung zahlreicher weiterer Kräfte auf diesem Wege überhaupt nicht voran zu kommen war, daß aber gegebenenfalls der Baudienst zu einem wesentlichen Teil in die Hände von Beamten ohne längere praktische Erfahrung würde gelegt werden müssen.

Nun stand nach den während der Kriegsjahre gewonnenen Erfahrungen fest, daß, bei der OPD beginnend bis zu den TBf herab, eine ganze Reihe von Zuständigkeiten und Geschäften ohne Schädigung dienstlicher Belange sehr wohl auf Stellen minderer Vorbildung abgestoßen, der Baubetrieb in dieser Richtung also wesentlich zu vereinfachen und zu verbilligen war. In gleichem Sinne wurden die Wünsche der aus dem Telegraphenarbeiterstand hervorgegangenen Beamten des unteren Telegraphendienstes begründet, auch ihnen auf dem Gebiet des Telegraphenbaudienstes kraft ihrer praktischen Erfahrungen und Fertigkeiten ein Betätigungsfeld einzuräumen. Für die Verwaltung lag kein Grund vor, diesen Bestrebungen, die, seit langem gepflegt, in jener Zeit von den beteiligten Kreisen mit besonderem Nachdruck vertreten wurden, ihre Teilnahme zu versagen, zumal da von keiner Seite ernstlich bestritten wurde, daß die sachgemäße Ausführung auch einfacherer Aufträge aus dem Gebiet des Telegraphenbauwesens mancherlei persönliche Eigenschaften bedingt, die durch praktische Erfahrung und Handfertigkeit allein nicht aufgewogen werden können, daß also gegebenenfalls eine Auslese unter den in Frage kommenden Beamten nötig sein werde. Weiter oben ist schon erwähnt worden, daß die Leistungsfähigkeit der Bautrupps und deren Ausbildung im einzelnen die frühere Höhe damals nicht mehr erreichte, daß Anleitung bei der Handhabung des Werkzeugs und Überwachung der Baustrecke also besonders not tat. Hier bot sich eine Gelegenheit, diese Geschäfte zweckmäßig unterzubringen, den hochwertigeren Telegraphenbauführer dadurch wirksam zu entlasten und gleichzeitig den Wünschen weiter Beamtenkreise entgegenzukommen. Auch wenn man den letzten Gesichtspunkt völlig beiseite ließ, schien der Vorteil, Dienstgeschäfte einfacherer Art auf diese Weise erfahrenen Praktikern zu überlassen, sie von höheren auf niedere Besoldungsgruppen zu übertragen, groß genug, um die Frage »Ausbau der bisherigen oder Aufbau einer neuen Organisation?« entscheidend zugunsten der letzteren Lösung zu beeinflussen.

In diesem Sinne haben sich dann die Entschlüsse des RPM ausgewirkt, die nunmehr einer Betrachtung unterzogen werden sollen. Eins jedoch sei vorweg richtiggestellt. Unter dem vielen Unzutreffenden, das der jetzigen Reglung des Telegraphenbaudienstes nachgesagt worden ist, nimmt einen besonders breiten Raum der Vorwurf ein, für die Schaffung der TBÄ seien in der Hauptsache Erwägungen personal-politischer Art, namentlich aber das Bestreben maßgebend gewesen, Beförderungsstellen für zahlreiche Beamte der höheren Laufbahn zu

schaffen. Nichts ist irriger als diese Auffassung. Allerdings war bei der Neuregelung des Telegraphenbaudienstes Rücksicht auf die damals in Vorbereitung befindliche Umgestaltung der Personalverhältnisse zu nehmen. Die Zahl der Stellen für höhere Beamte aber wurde infolge der Errichtung von TBA nicht nur nicht vermehrt, sondern es kam im Gegenteil, da nur 96 Vorsteher benötigt, daneben aber 115 Bezirksaufsichtsbeamte des höheren Dienstes entbehrlich und in manchen Fällen Stellen für nicht leitende Direktoren bei größeren Fernsprechbauabteilungen in solche für leitende Direktoren umgewandelt wurden, eine beträchtliche Zahl von Stellen in Wegfall. Auch sonst lag eine Vermehrung des Beamtenpersonals allgemein anläßlich der Errichtung von TBA keineswegs in den Absichten des RPM. Es war vielmehr in Aussicht genommen, von Personalvermehrungen gänzlich abzusehen und den TBA den erforderlichen Beamtenstab, von einzelnen Ausnahmen abgesehen, durch Verschiebung der an anderer Stelle infolge der Neureglung entbehrlich werdenden Kräfte zu schaffen. In erster Linie kamen hierfür die OPD in Frage, bei denen zwangsläufig Beamte überzählig werden mußten, sobald die TBA ihren Betrieb aufnahmen. Aber auch an anderen Stellen, z. B. bei größeren BA, die den Baudienst bisher nebenbei wahrgenommen hatten, durfte mit einer gewissen Ersparnis an Arbeitskräften gerechnet werden. Ob und gegebenenfalls aus welchen Gründen es nicht überall möglich war, hiernach zu verfahren, ist an dieser Stelle nicht zu untersuchen. Etwaige Unstimmigkeiten erklären sich zwanglos aus den besonderen Zeitverhältnissen, auf die später noch zurückzukommen sein wird. Auf einer Seite allerdings konnte nicht gespart werden; das war der praktische Baudienst selbst, der Dienst auf der Arbeitsstrecke. Für diesen mußte etwas geschehen, und es ist bereits dargelegt worden, daß zu diesem Behuf zwischen zwei Maßnahmen zu wählen war, nämlich entweder annähernd einer Verdopplung der Zahl der Baubeamten im mittleren Dienst (damals etwa 1000) oder der Heranziehung der unteren Laufbahn zur Erledigung der einfacheren Geschäfte.

Es ist bekannt, daß sich die Verwaltung für den letzteren Weg entschieden und der Haushalt für 1920 demzufolge eine entsprechende Anzahl von Stellen für Beamte des gehobenen unteren Telegraphendienstes bereitgestellt hat. Hiermit war die Grundlage für den neuen Aufbau geschaffen. Als Spitze mußte ohne Zweifel auch künftig die Oberpostdirektion die Bewirtschaftung der Haushaltmittel und die Entscheidung in Fragen von mehr allgemeiner und grundsätzlicher Art übernehmen. Alles übrige, namentlich die ins Einzelne gehende Reglung der Bauarbeiten und die Entscheidung in Fragen rein örtlicher Natur, konnte und, wenn anders die Oberpostdirektion wirksam entlastet werden sollte, mußte nachgeordneten Stellen überlassen werden. Solche waren zwar in Gestalt der Telegraphenbauführer und Fernsprechbauabteilungen vorhanden, so daß die Umstellung des Betriebs lediglich durch Teilung der vorhandenen Bautrupps — je zwei oder mehr Teiltrupps unter einem Beamten des gehobenen unteren Dienstes wären wiederum einem TBf nachzuordnen gewesen — an sich wohl denkbar schien. Die bezeichneten Dienststellen hätten, um die Neureglung äußerlich wirksam zu machen, erweiterte Befugnisse und, da mit dem Wegfall des Bezirkaufsichtsdienstes in der früheren Form zu rechnen war, eine gewisse Selbständigkeit erhalten, mit anderen Worten je nach der Bedeutung und dem Umfang ihres Geschäftskreises zu Ämtern I, II oder III ausgestaltet werden müssen. In eben dieser Richtung bewegten sich denn auch manche Anregungen aus den beteiligten Beamtenkreisen. Auf diesem Wege waren aber die der Leitung des Baudienstes durch den OPD-Referenten anhaftenden Mängel nicht zu beseitigen. Er hätte die Vielheit an TBA I, II und III ebensowenig übersehen können, wie bis dahin die Tätigkeit der zahlreichen einzelnen TBf. Die angestrebte straffere Leitung wäre also keinesfalls erreicht worden. Auch hätte

sich an der bereits gekennzeichneten Buntheit und Zersplitterung des Baudienstes infolge allzuweitgehender Dezentralisierung, an dem Umfang des Schreibwerks, der Belastung der OPK mit Rechnungsbelegen und Einzelbuchungen u. dgl. nichts geändert. Für die Maßnahmen des RPM konnten deshalb diese Wünsche, obwohl im Interesse einer reibungslosen Durchführung der Neureglung auf die Mitarbeit aller Kreise des Baupersonals besonderer Wert zu legen war, nicht ausschlaggebend sein. Ebensowenig schien es angängig, der gegenteiligen Ansicht zu folgen, die im Interesse einheitlicher Leitung allgemein die Errichtung von Bezirksbauämtern empfahl, denn auf diese Weise wäre man wiederum zu der gleichen Überlastung des Amtsvorstehers gelangt, die die Tätigkeit der OPD-Referenten in so nachteiliger Weise beeinträchtigt hatte und für die Inangriffnahme der Neureglung hauptsächlich mitbestimmend gewesen war. Jedenfalls ließ sich der hervortretendste Grundgedanke der Reform, keiner Stelle an Verantwortlichkeit mehr aufzubürden, als sie zu übernehmen imstande war, auf diese Weise nicht durchführen. Hiernach blieb als dritte Möglichkeit die vom RPM in Aussicht genommene Errichtung von TBÄ in beliebiger den Verkehrsverhältnissen der einzelnen Bezirke und den Bedürfnissen des Telegraphenbaudienstes entsprechend zu bemessender Zahl, die, bei annähernd gleichem Geschäftsumfang und mit gleichen die Befugnisse der VÄ zum Teil erheblich überschreitenden Zuständigkeiten ausgestattet, ausnahmslos als Ämter I. Klasse gelten mußten, ihren Sitz inmitten des ihnen zugewiesenen Amtsbereichs hatten und damit der Praxis genügend nahe gerückt waren, um beim Auftreten örtlicher Schwierigkeiten ohne Verzug regelnd in den Baubetrieb eingreifen zu können.

Auf dieser Grundlage wurde schließlich im April 1919 nach ausgiebiger Erörterung aller Gesichtspunkte zwischen Vertretern des RPM und der beteiligten Berufsverbände ein befriedigendes Einverständnis erzielt. Im weiteren gaben diese erstmaligen Besprechungen, mochten sie auch manche an die kommende Reform geknüpften Erwartungen enttäuscht haben, viele brauchbare Anregungen und Fingerzeige für die dem RPM nunmehr zufallende, ins einzelne gehende Ausarbeitung von Richtlinien für die geplante Neureglung. Schon im Juli 1919 konnte infolgedessen ein vorläufiger Entwurf der letzteren den OPD zugefertigt werden, die ihrerseits mit Beschleunigung zu den geplanten Maßnahmen Stellung zu nehmen, aus ihrer Erfahrung heraus nötigenfalls Änderungen und Verbesserungen anzuregen und besonders auch Vorschläge wegen der Durchführung der Neureglung in ihren Bezirken abzugeben hatten. Die Ergebnisse dieser Umfrage und einer nochmaligen Erörterung aller Fragen mit sachverständigen Vertretern des Beamtenbeirats haben den »Richtlinien für eine Neureglung des Telegraphenbaudienstes« (für die Folge als »Richtlinien« bezeichnet) in der Ausgabe vom März 1920 ihre die Absichten des RPM darlegende zunächst abschließende Fassung verliehen. An den bereits erörterten Grundzügen der Neureglung hatten sie nichts geändert.

Die Auswirkung der für die Durchführung der Neureglung von den OPD abgegebenen Vorschläge ist bekannt. Sie fand in der Errichtung von 95 neuen TBÄ Ausdruck. Das TBA Berlin wurde gleichzeitig planmäßig, so daß sich die Zahl der selbständigen TBÄ, einschließlich des in Hamburg bereits bestehenden Amtes, auf insgesamt 97 belief. Der Bezirk Oppeln, dessen Gebiet damals zum größten Teile durch Ententetruppen besetzt war, blieb von der Neureglung vorerst ausgeschlossen. Auch auf Bayern und Württemberg erstreckte sich diese nicht, doch wurde für das Saargebiet ein besonderes TBA in Saarbrücken gebildet. Im übrigen entfielen von den Ämtern

je fünf auf die Bezirke Dortmund, Düsseldorf und Erfurt,
je vier auf die Bezirke Breslau, Dresden, Hamburg und Hannover,

je drei auf die Bezirke Chemnitz, Darmstadt, Frankfurt (Main), Frankfurt (Oder), Halle (Saale), Karlsruhe (Baden), Kiel, Köln, Königsberg (Pr.), Leipzig, Magdeburg, Minden (Westf.), Münster (Westf.) und Potsdam,

je zwei auf die Bezirke Braunschweig, Bremen, Cassel, Coblenz, Köslin, Konstanz, Liegnitz, Oldenburg (Oldb.), Schwerin (Mecklb.) und Stettin,

je eins auf die übrigen Bezirke (Aachen, Berlin, Gumbinnen und Trier).

Ein Blick auf die vorstehenden Zahlen — das RPM hat bei seinen Entscheidungen im wesentlichen den Vorschlägen der OPD folgen können, nur in wenigen Fällen waren Einschränkungen oder Erweiterungen nötig — zeigt, daß die Ansicht des RPM, eine Gesundung der Verhältnisse werde durch Errichtung von Bezirksbauämtern nicht zu erreichen sein, von den OPD allgemein geteilt worden ist. In der Tat ist bei aufmerksamer sachlicher Prüfung nicht zu verkennen, daß wohl keiner der Bezirke, denen mehr als ein TBA zugestanden worden war, bei Berücksichtigung der gegebenen Wirtschaftsverhältnisse, des Verkehrs, insbesondere der Entwicklung des Telegraphen- und Fernsprechwesens, schließlich in manchen Fällen auch der geographischen Lage, mit e i n e m Bezirksbauamt hätte auskommen können, ohne von vornherein die angestrebte enge Fühlungnahme zwischen Amtsleitung und Außendienst völlig zu unterbinden. Anderseits liegt die Frage nahe, auf welche Weise schließlich das RPM gerade zu dieser Verteilung der neuen Ämter gelangt ist.

Praktische Erfahrungen, die hierbei hätten richtunggebend sein können, lagen damals nicht vor, da sich der Wirkungskreis der ersten TBÄ, Hamburg und Berlin, wie eingangs erwähnt, auf das Gebiet der dortigen großen Ortsfernsprechnetze beschränkt hatte. In Württemberg war eine ähnliche Gliederung des Telegraphenbauwesens zwar mit gutem Erfolg seit längerer Zeit durchgeführt, doch wichen auch dort wiederum die Verhältnisse in mancher Beziehung von denen des alten Reichspostgebiets so erheblich ab, daß sie auf dessen Bedürfnisse nicht ohne weiteres übertragen werden konnten. Als feststehend durfte zunächst nur gelten, daß Großstädte mit umfangreichen Fernsprechbauabteilungen als Sitz und Amtsbereich besonderer TBÄ in Betracht kämen. Inwieweit diesen Ortsbauämtern zweckmäßig auch ein Außenbezirk zuzuteilen sein würde, mußte nach dem Umfang des Ortsbaudienstes und nach Lage der sonstigen Verhältnisse von Fall zu Fall entschieden werden. Für die Abgrenzung der überwiegend ländlichen Bezirke konnte nur der Umfang der Bauarbeiten selbst einen Anhalt geben, der mit ausreichender Sicherheit aus der Zahl des ständig beschäftigten Baupersonals zu folgern war. Die »Richtlinien« hatten im vorläufigen Entwurf den Bereich eines TBA auf 8 bis 10, im Entwurf vom März 1920 auf 8 bis 15 Telegraphenbauführerbezirke nach dem Vorkriegsstand bemessen. Dies würde bei Zugrundelegung des damaligen Regelbestandes an Arbeitskräften einer Kopfzahl von wenigstens 80 und höchstens 150 Telegraphenarbeitern für jedes TBA entsprochen haben. Eine rein schematische Verwendung dieser Zahlen für die Bemessung des Bedarfs an TBÄ ist selbstverständlich weder beabsichtigt gewesen noch in Frage gekommen. Vielmehr ließen die Anträge der OPD — in völliger Übereinstimmung mit den Absichten des RPM — von vornherein das Bestreben erkennen, im Interesse der Wirtschaftlichkeit der Bildung allzu kleiner TBÄ unbedingt entgegenzuwirken. In der Tat sind nur ganz wenige TBÄ gebildet worden, deren Arbeiterbestand die Zahl 100 nicht erreichte oder nur unwesentlich überschritt. Verhältnismäßig viele Ämter erhielten bei der grundlegenden Einteilung der Bezirke etwa 140 bis 200 Telegraphenarbeiter, fast die Hälfte aber, namentlich solche in den Industriebezirken mit stark entwickeltem Verkehr, erheblich mehr. Die höchsten

Kopfstärken wiesen naturgemäß die Ortsbauämter Berlin und Hamburg auf. Dieses Verhältnis hat sich, wie die nachstehende Aufstellung zeigt, bei der

Arbeiterbestand am	unter 100	101 bis 120	121 bis 140	141 bis 160	161 bis 180	181 bis 200	201 bis 250	251 bis 300	301 bis 400	401 bis 500	501 bis 1000	1001 bis 2000
	bei ... Telegraphenbauämtern											
1. 10. 21	1	6	6	20	16	8	15	11	8	4	1	1
1. 10. 22	1	—	5	13	15	19	12	10	13	5	2	2

weiteren Entwicklung zwar ein wenig nach oben verschoben, im großen und ganzen aber ziemlich unverändert erhalten. Man wird hieraus den Schluß ziehen dürfen, daß die Abgrenzung der Bauamtsbereiche, wie sie zu Beginn des Rechnungsjahrs 1920 vorlag, in gleicher Weise den Bedürfnissen des Baudienstes wie den Belangen der Wirtschaftlichkeit entsprochen hat, eine Tatsache, die im übrigen bereits durch die Erfahrungen beim Betrieb eines Versuchstelegraphenbauamts bestätigt war, das, am 1. Januar 1920 in Hannover gebildet, die Aufgabe hatte, die für die künftige Wahrnehmung des Telegraphenbaudienstes entworfenen Vorschriften während einiger Zeit praktisch zu erproben.

Der hierauf bezügliche Bericht der OPD Hannover wies nicht nur eindringlich auf die Wichtigkeit und das Ausmaß der Aufgaben hin, denen sich die TBÄ gegenübersehen, sondern kennzeichnete auch die Schwierigkeiten, die sie namentlich in der ersten Zeit ihrer Tätigkeit zu überwinden haben würden. Insbesondere war es der fast überall in Erscheinung tretende Mangel an wirklich brauchbaren und unbedingt zuverlässigen Unterlagen, wie vieles andere eine Kriegsfolge, die in erster Linie behoben werden mußte und den neuen Dienststellen anfänglich Arbeiten aufbürdete, die angesichts der wesentlich gesteigerten Anforderungen an den Telegraphenbau diesen zweifellos ernstlich gefährdet hätte, wenn der Amtsbereich der Ämter größer bemessen worden wäre, wie es in Voraussicht dieser Übergangsschwierigkeiten geschehen war. Den Vorsteher des Versuchsbauamts hatte das RPM bestimmt, das übrige Personal bis auf zwei Beamte, die zur Einrichtung der Linienstelle aus dem damaligen Fernsprechlinienbüro des RPM abgeordnet wurden, die OPD ausgewählt. Schon der Probebetrieb während der ersten Wochen ergab, daß sich alle Beteiligten den ihnen zugewiesenen Aufgaben mit großem Eifer und mit Verständnis entledigten und besonders auch die mit der Führung von Bautrupps betrauten Ober-Leitungsaufseher es verstanden, aus ihren Trupps das Möglichste an Arbeitsleistung herauszuholen. Hiernach schienen sich für die verwaltungsseitig an die Neureglung geknüpften Erwartungen recht günstige Aussichten zu eröffnen.

So reibungslos wie bei dem Versuchsbauamt, dessen Bezirk sich annähernd mit dem des jetzigen TBA Hildesheim deckte, sollte sich die Inbetriebsetzung der übrigen Ämter allerdings nicht vollziehen. Nur in wenigen Fällen war es möglich, den für die Eröffnung des Betriebs in Aussicht genommenen Zeitpunkt (1. April 1920) innezuhalten. Zumeist verzögerte sich die Aufnahme der Geschäfte um einen oder mehrere Monate, vielfach noch erheblich länger, und das TBA Osnabrück hat seinen vollen Betrieb erst zu Anfang dieses Jahres aufnehmen können. Auf die Ursachen dieser unerwünschten Erscheinung, die ganz wesentlich zur Verschärfung der hier wie bei jeder Organisationsänderung ähnlichen Umfangs sich unvermeidlich einstellenden Übergangsschwierigkeiten

beitrug, wird kurz eingegangen werden müssen. Sie lagen weniger auf personellem Gebiet, als in der damals immer deutlicher hervortretenden Knappheit geeigneter Büro- und Wohnräume. Die reinen Personalfragen konnten im allgemeinen rechtzeitig gelöst werden, wenn auch die Auswahl der für die besonderen Zwecke der TBÄ geeigneten Beamten, auf deren persönliche Wünsche und Verhältnisse billige Rücksicht zu nehmen war, mitunter einige Schwierigkeiten machte. — Dem einmaligen großen Bedarf an Beamten der unteren Telegraphenlaufbahn, die in ihren bisherigen Dienststellen durch geeignetes Personal ersetzt werden mußten, konnte beispielsweise nach längeren Verhandlungen mit den in Frage kommenden Berufsverbänden nur dadurch genügt werden, daß unter zeitweiliger Außerkraftsetzung entgegenstehender grundsätzlicher Bestimmungen zahlreiche früher im Postdienst angestellte Telegraphenvorarbeiter und -arbeiter wieder in Stellen des Telegraphendienstes übernommen wurden. — Die größeren Schwierigkeiten begannen sich trotzdem in der Regel erst dann zu zeigen, wenn dieses Personal am neuen Amtsort untergebracht werden sollte, ohne daß es der RTV in solchen Fällen möglich gewesen wäre, wesentliches zur Behebung des Wohnungsmangels zu tun. Immerhin hat es sich durch geeignete Unterstützung der wohnungsuchenden Beamten vielfach ermöglichen lassen, die Kosten einer doppelten Haushaltführung und deren Unbequemlichkeiten, die letzten Endes auch den Dienst ungünstig beeinflussen konnten, auf ein erträgliches Maß einzuschränken. Ganz ohne Einfluß auf die Gestaltung des Betriebs blieb der Wohnungsmangel natürlich nicht. Namentlich behinderte er die OPD bei der zweckentsprechenden Zusammensetzung des Büropersonals der TBÄ sehr stark, so daß in vielen Fällen, da eben andere Möglichkeiten nicht gegeben waren, zunächst auch ortsansässige Beamte zu den neuen Ämtern versetzt werden mußten, deren Veranlagung, bisheriger Wirkungskreis und dienstliche Erfahrung sie für die ihrer wartenden Aufgaben nicht besonders geeignet erscheinen ließen. An manchen Stellen erwies sich selbst dieser Weg nicht als gangbar, und es blieb nur übrig, das Büropersonal vorübergehend durch Hilfskräfte im Angestelltenverhältnis zu ergänzen. Inzwischen scheint dieser unerfreuliche Zustand dank der nachhaltigen Bemühungen der OPD, nicht völlig geeignete Kräfte durch Telegraphenfachbeamte zu ersetzen, endgültig gebessert zu sein. Hinsichtlich der bereitzustellenden Diensträume haben die Verhältnisse wohl ein wenig besser gelegen, zumal da in der Regel auch die in Betracht kommenden Kommunalbehörden in dem Bestreben, ihren Ort zum Sitz eines TBA zu machen, der RTV bei der Erlangung geeigneter Büro- und Lagerräume behilflich waren oder solche selbst hergaben. Häufig standen Kasernen oder andere für Heereszwecke entbehrlich gewordene Gebäude zur Deckung des Raumbedarfs zur Verfügung. Immerhin mußten in vielen Fällen zunächst bauliche Veränderungen vorgenommen werden, so daß auch in dieser Beziehung manches zu wünschen übrigblieb und die Zahl der TBÄ, deren Unterbringung vorerst nur behelfsmäßig erfolgen konnte, nicht gering war. Eins derselben muß übrigens auch jetzt noch seine Geschäfte vom Sitze der OPD aus wahrnehmen und wird wahrscheinlich erst im nächsten Jahr in seinen Bezirk übersiedeln können.

Grundsätzliche Gegner der TBÄ — solche gibt es noch heute — pflegen ihren ablehnenden Standpunkt in erster Linie mit den allerdings recht bedeutenden sachlichen Aufwendungen (Mieten, Ausstattung, Amtsbedürfnisse) zu begründen, die die TBÄ fortlaufend erfordern. Ein weiterer Einwand, der gegen die Ämter erhoben wird, geht dahin, daß sie zur Erledigung ihrer Geschäfte eines bei weitem größeren Aufwandes an Bürokräften bedürfen, als bei den OPD usw. infolge der Neureglung erspart worden sei. Die dritte und schwerwiegendste Anklage, die gegen die TBÄ gerichtet wird, ist die Behauptung, diese seien zu reinen Schreibbehörden geworden, die mit der sachlichen Förde-

rung des Baudienstes nicht das geringste mehr zu tun haben, sondern lediglich eine die Geschäfte verlangsamende überflüssige Zwischeninstanz oder, durch ein Schlagwort ausgedrückt, einen Verzögerungswiderstand bilden. Der Vorwurf, die Errichtung der TBÄ sei nur erfolgt, um erweiterte Beförderungsmöglichkeiten für Beamte des höheren Dienstes zu schaffen, der in diesem Zusammenhang nochmals erwähnt werden muß, konnte schon weiter oben widerleat werden. Ein Nachweis, daß die Erreichung der durch die Umgestaltung angestrebten Ziele auf anderem, und zwar besserem und wirtschaftlicherem Wege möglich gewesen wäre, ist bezeichnenderweise von keiner Seite erbracht worden. Wer versucht hat, in die Raum- und Personalschwierigkeiten Einblick zu gewinnen, mit denen fast alle OPD s. Z. im eigenen Hause zu kämpfen hatten, wird in der Tat nicht ernstlich behaupten wollen, daß etwa diese der in den Jahren 1919 und 1920 einsetzenden ungeheuren Beanspruchung des Telegraphenbaudienstes — trotz wiederholter Gebührenerhöhungen hat allein die Zahl der Fernsprechanschlüsse bis 1922 gegenüber dem Stande von 1913 um über 50 v H zugenommen — ohne Erweiterung ihrer Diensträume, ohne erhebliche Verstärkung ihres Büropersonals hätten entsprechen können. Wer sich die Schwierigkeiten vor Augen führt, auch nur allen Telegraphenbauführern angemessene Arbeitsplätze bei den VÄ einzuräumen, ferner die Tatsache, daß seither einer großen Zahl dieser Beamten zur Unterstützung Schreibhilfen beigegeben werden mußten, wird zugestehen müssen, daß auch bei weitgehender Dezentralisierung des Baudienstes die Notwendigkeit, erhebliche Mittel auf Verbesserung desselben zu verwenden, nicht entfallen wäre. Erwägungen dieser Art, die die finanzielle Auswirkung der Neureglung von allen Seiten beleuchteten, waren im übrigen selbstverständlich den entscheidenden Verfügungen des RPM voraufgegangen. Sie konnten naturgemäß nur die damals gegebenen Verhältnisse zugrunde legen. Die spätere Entwicklung infolge der fortschreitenden Geldentwertung, die inzwischen öfter benutzt worden ist, um Angriffe gegen die Neureglung zu stützen, war mit Sicherheit weder vorauszusehen noch zu schätzen. Sie konnte also auch nicht in Rechnung gestellt werden. Es ist aber bekannt, daß sich namentlich die Preisgestaltung für Bauzeug jeder Art in bedeutend steilerer Kurve aufwärts bewegt hat als die Aufwendungen auf personellem Gebiet. Die Neureglung, die von vornherein darauf rechnete, erhöhte Personalkosten durch Ersparnisse auf sächlichem Gebiet nicht nur einzubringen, sondern zu übertreffen, hat also die gebotenen Möglichkeiten zu einer Verbilligung des Betriebs zweifellos richtig erkannt und ausgenutzt. Eine Gegenüberstellung dessen, was der Ausbau der alten Formen an Personal gekostet hätte, und dessen, was auf Rechnung der Umgestaltung zu setzen war, ergab überdies ein so geringfügiges Mehr zuungunsten der letzteren, daß es bei der Fülle der im einzelnen zahlenmäßig nicht zu erfassenden Vorzüge (u. a. geringere Kosten für Störungsbeseitigung infolge besserer Unterhaltung des Netzes, Ersparnisse durch zweckmäßigere Verteilung und Ausnutzung der Arbeitskräfte, infolge größerer Wirtschaftlichkeit im Verbrauch von Bauzeug und Geräten, geringere Ausgaben an Frachten und Fuhrlöhnen bei zweckmäßigerer Versendung des Bauzeugs, Befreiung der VÄ von der Mitwirkung bei den Bauarbeiten, wirtschaftlicherer Ausbau des Leitungsnetzes, einheitliche Behandlung des Baupersonals bei Annahme und Fortbildung, gleichmäßigere Beurteilung der Leistungen, Erleichterung von Versuchen jeder Art und deren Verwertung, schnelleres Eingreifen bei außergewöhnlichen Anlässen usw.) mehr als ausgeglichen gelten durfte.

Daß der Bedarf der TBÄ an Bürokräften nicht, wie vom RPM ursprünglich in Aussicht genommen, restlos durch die infolge der Neureglung an anderer Stelle verfügbar werdenden Beamten gedeckt werden konnte, ist bereits angedeutet worden. Es war dies u. a. eine zwangsläufige Folge der Verzögerungen,

denen die Betriebseröffnung der einzelnen TBÄ unterlag; denn da diese nicht rechtzeitig oder nicht gleichzeitig ihre Arbeiten aufnahmen, waren fast überall während einer gewissen Übergangszeit gleichartige Geschäfte für diesen Teil des Bezirks bei der OPD, für jenen bei dem bereits selbständig arbeitenden TBA zu erledigen. Auf der einen Stelle wurden die Kräfte sogleich gebraucht, während sie auf der anderen noch nicht entbehrlich waren. Bevor es hierzu kam, hatten dann auch bei der OPD zumeist die Geschäfte aus anderer Ursache derart zugenommen, daß freiwerdende Kräfte sogleich durch neue Aufgaben beansprucht wurden. Gerade dieser Umstand ist bei den Erörterungen über Wert oder Unwert der neuen Formen nicht immer genügend gewürdigt worden. Andernfalls wenigstens wäre es nicht zu verstehen, daß den TBÄ noch immer der üble Schein anhaftet, viel Personal zu verbrauchen, ohne anderenorts Ersparnisse zu ermöglichen.

Die OPD allerdings, die wohl in erster Linie berufen und in der Lage waren, als nächstbeteiligte und sachverständige Beobachter ein zutreffendes Urteil über die Neureglung abzugeben, haben sich dieser absprechenden Beurteilung — eine Ausnahme bestätigt wohl auch in diesem Falle den Gesamteindruck — nicht angeschlossen. Wenigstens lauteten die Gutachten, die 1921 auf eine entsprechende Umfrage des RPM eingingen, bei aller Zurückhaltung, die einzelne OPD zunächst noch beobachten zu müssen glaubten, im allgemeinen günstig. Der Beschwerden und Wünsche waren zwar nicht gerade wenig. Aber bei aller Schärfe im Einzelfall war doch das Gesamturteil dahin zusammenzufassen, daß der eingeschlagene Weg der richtige und der Grundgedanke der Neureglung gesund und entwicklungsfähig sei. Die mittlerweile zu recht stattlicher Zahl angewachsenen Berichtigungen zu den »Richtlinien« legen Zeugnis davon ab, daß die weitere Entwicklung seither nicht geruht hat. Die bei fortschreitender Geldentwertung selbsttätig eintretende Verminderung der an bestimmte Höchstsätze gebundenen Befugnisse, Stockungen in der Bauzeugversorgung, mehrfache Änderung der Reisekostenbezüge und des Lohntarifs, mehrfache grundlegende Änderungen der FGO, die sich immer häufiger wiederholenden Lohn- und Gehaltsnachzahlungen und ähnliches haben wohl dazu beigetragen, den Betrieb der TBÄ in noch höherem Maße zu erschweren, als es bei örtlichen BÄ der Fall gewesen ist. Mancher Ungeduld mag deshalb das Zeitmaß, in dem mit Änderungen vorgegangen wurde, zu langsam, die schrittweise erfolgende Erweiterung von Befugnissen der TBÄ zu zögernd erschienen sein. Die Bedeutung der in Frage stehenden Angelegenheiten, die schwerwiegenden Folgen etwaigen Mißglückens zu weit gesteckter Versuche haben indes ein schnelleres sprunghaftes Vorgehen ausgeschlossen. Durch die letzten im Einklang mit der neuen Zuständigkeitsordnung verfügten Erweiterungen der Befugnisse, namentlich die deren zwangläufige Anpassung an den jeweiligen Teuerungszustand bezweckende Zurückführung gewisser Grenzen auf die der Teuerung folgenden Arbeiterlöhne, wird aber jetzt ein Zustand erreicht sein, der, auf längere Dauer berechnet, den TBÄ die zur Erfüllung ihrer Aufgaben nötige Bewegungsfreiheit gibt, ohne das nach größeren allgemeinen Gesichtspunkten zu regelnde Aufsichtsrecht der OPD mehr als nützlich und notwendig einzuengen.

Abschließend blieben hiernach noch einige Bemerkungen an das Schlagwort vom »Verzögerungswiderstand« zu knüpfen. Selbstverständlich wäre den TBÄ jede Daseinsberechtigung abzusprechen, wenn jener — wie schon gesagt schwerste — Vorwurf wirklich zuträfe. Auch in diesem Punkte wird aber, dafür zeugen die jahrelangen Beobachtungen der Hauptverwaltung, nicht von Regel-, sondern von Ausnahmezuständen zu sprechen sein, die nicht verallgemeinert werden dürfen, ohne der an sich guten Sache zu schaden. Die Beobachtungen, die der Vereinfachungsausschuß auf seinen Reisen bei einer größeren Zahl von TBÄ gemacht hat, recht günstige Eindrücke bei einigen, weniger erbauliche

Verhältnisse bei anderen, wirklich tadelnswerte Zustände — mehrfach infolge von Zuständigkeitsstreitigkeiten zwischen OPD und TBÄ — bei dritten Ämtern, bestätigen diese Auffassung. Auf die Ursachen solcher Mißstände näher einzugehen, wird sich erübrigen, nachdem die Zuständigkeitsordnung auch in dieser Hinsicht deutliche Trennungslinien gezogen hat. Bei richtiger Anwendung der »Richtlinien« hätte eins der wesentlichsten Ziele der Neureglung: Vereinfachung des Schreibwerks und Beseitigung nutzlosen entbehrlichen Schriftwechsels, jedenfalls längst erreicht sein müssen. Voraussetzung dafür war allerdings, daß alle beteiligten Stellen, leitende wie ausführende, von vornherein die TBÄ als das erkannten und behandelten, was sie nach den Absichten des RPM sein sollten: als für die Wahrnehmung des Telegraphenbaudienstes innerhalb ihres Amtsbereichs voll verantwortliche Dienststellen, die peinlicher Beaufsichtigung in dem gewohnten Umfang, in Kleinigkeiten sich verlierender Weisungen wegen der Ausführung ihrer Geschäfte ebensowenig mehr bedurften, wie beispielsweise die Postanstalten wegen der Behandlung dieser oder jener Gegenstände des inneren Postbetriebs. Soweit es hieran bisher gefehlt hat, wird die Zuständigkeitsordnung, deren Absichten die Neureglung des Telegraphenbaudienstes gewissermaßen vorausgeeilt ist, sicherlich aufklärend und luftreinigend wirken, so daß auch der »Verzögerungswiderstand« hoffentlich bald der Vergangenheit angehören wird.

Verschiedene Maßnahmen, die dazu bestimmt sind, den Geschäftsbetrieb der TBÄ auf eine dauernde einwandfreie Grundlage zu stellen und einheitlich abzurunden, sind zum Teil bereits eingeleitet, zum Teil noch in Vorbereitung. Es wird sich dabei u. a. um die Bemessung des Bau- und Büropersonals nach einheitlichen Grundsätzen, um die einheitliche Reglung des Lohnzahlungs- und -abrechnungswesens und um den weiteren Ausbau des Lastkraftwagendienstes im Telegraphenbau, vielleicht auch um Erweiterungen der den TBÄ zugefallenen Aufgaben, z. B. auf dem Gebiet der Technik, handeln. Der s. Z. in den »Richtlinien« angedeuteten Absicht, den TBÄ im Bedarfsfall auch leichte Personenkraftwagen zur Verfügung zu stellen, hat bisher die trostlose Lage der Reichsfinanzen entgegengewirkt. Leider wird in dieser Beziehung auf eine baldige Änderung der Verhältnisse nicht zu rechnen sein.

Die ungünstige Wirtschaftslage des Reichs ist es ja letzten Endes auch gewesen, die dazu genötigt hat, verhältnismäßig rasch an die Aufhebung der nicht mehr unbedingt unentbehrlichen TBÄ heranzutreten. Wann und in welchem Umfang auf diesem Wege fortgeschritten werden kann, wird sich zwar in erster Linie nach den Bedürfnissen des Telegraphenbaudienstes richten müssen. Unter allen Umständen wird in Anspruch zu nehmen sein, daß der Grundgedanke der Baudienstreglung — unbedingte Sicherung der Übersichtlichkeit des Amtsbereichs für den Vorsteher — auch bei einer Vergrößerung der Bezirke gewahrt bleibt. Wirkliche Ersparnisse werden übrigens nur erzielt werden können, wenn bei den einzelnen TBÄ des Bezirks noch ein gewisser Leerlauf vorhanden ist, der durch Aufnahme von Geschäften aufzulösender Ämter nützlich ausgefüllt werden kann. Wo dies nicht der Fall ist, wo damit gerechnet werden muß, daß die auf einer Stelle eintretenden Ersparnisse durch vermehrte Ausgaben für Personal, erhöhten Raumbedarf usw. an anderen Stellen ausgeglichen oder gar überwuchert werden, ist bei der gegenwärtigen Höhe der durch die Versetzung von Beamten entstehenden einmaligen und laufenden Kosten doppelte Vorsicht geboten. Es würde auch verfehlt sein, etwa Verhältnisse anderer einer rückläufigen Bewegung ausgesetzten Betriebszweige, die Wege, die dort zu Ersparnissen geführt haben, ohne weiteres auf den gesteigerter Beanspruchung gegenüberstehenden Telegraphenbaudienst zu übertragen. Die Möglichkeit zu wirklich fühlbaren Ersparnissen zu gelangen, wird vielmehr stets auf den Gebieten gesucht werden müssen, die den Schwerpunkt

der Ausgaben bilden. Erinnert man sich, daß im Postbetrieb die Personalkosten über 80 v H, die sächlichen Kosten kaum 20 v H betragen, im Telegraphenbau dagegen auf persönliche Kosten nur etwa 20 v H, auf sächliche Kosten aber etwa 80 v H der Gesamtausgaben entfallen, so ist unschwer zu erkennen, daß der Telegraphenbau in der Hauptsache darauf angewiesen ist, durch sparsame Wirtschaft auf sächlichem Gebiet, durch zweckentsprechende Verwendung von Bauzeug und Baugerät und durch dauernde Verbesserung des baulichen Zustandes der Telegraphenanlagen die Ausgaben zu vermindern. Hiervon ist die Neuregelung ausgegangen. Sachgemäße Anleitung und straffe Kontrolle in diesem Sinne werden im allgemeinen weit höhere, wenn auch nicht immer zahlenmäßig nachweisbare Ersparnisse bringen, als etwa die Einziehung einiger Beamtenkräfte. Wenn aber hiernach trotzdem eine Vereinfachung des Verwaltungsapparats möglich erscheint, dann wird vor entsprechenden Eingriffen auch in den Telegraphenbaudienst nicht Halt gemacht werden dürfen. Es kann also immerhin noch einige Zeit vergehen, bevor die Zahl der TBÄ ihren Beharrungszustand erreicht hat.

Alte und neue Formen der Amtssprache.

Von Oberpostinspektor D. Scharinghausen in Berlin.

Die Sprache ist die Ausdrucksform der Gedanken. Sie ist ein Spiegelbild der geistigen und seelischen Verfassung des Menschen und läßt erkennen, wie sich der Mensch als Einzelwesen, als Glied eines Berufsstandes und als Glied des Volkes mit seiner Zeit und ihren Aufgaben abfindet, ob Überlegenheit gegenüber den Dingen oder Hilflosigkeit das Merkmal ist. So könnte man also die Sprache als das Maß der Dinge bezeichnen. Wort und Sache sind innig verbunden; ein klares Sachbild erzeugt ein klares Wortbild.

Die Gegenwart ist unstet in ihrem ganzen Wesen und in der Sprache ebenso neuerungssüchtig wie in anderen Dingen. Es fragt sich deshalb, ob sie der Aufgabe gewachsen ist, das kostbare Erbe im Strudel der Zeit vor Schaden zu bewahren, geschweige denn die Sprache zu bereichern. Wer diesen Versuch unternimmt, trägt eine große Verantwortung und soll sich bewußt bleiben, daß die Aufgabe der Sprachbereicherung die besten Köpfe unseres Volkes beschäftigt hat. Als Bereicherung der Sprache kann nur ein Ausdruck gelten, der anschaulich, zwanglos und ungeziert ist. Zeiten starker Erregung, wie die gegenwärtige, atmen ohnehin nicht den Geist, der solcher Sprachentwicklung günstig wäre, und es ist kaum verwunderlich, wenn das Unausgeglichene und Brodelnde der Volksseele auch auf die Sprache abfärbt. Neuerung um jeden Preis bedeutet meistens Kulturabstieg.

Wie verhält sich nun die Amtssprache zu dieser Zeitströmung? Welches sind ihre hergebrachten Wesensmerkmale und welche Wandlungen machen sich darin bemerkbar?

Der Amtsstil ist oft getadelt und lächerlich gemacht worden. Aber es ist leicht, auch an jeder anderen Fachsprache zu kritteln und seinen Witz auszulassen, sei es am Kaufmanns- oder am Zeitungsstil, am Gelehrtendeutsch, an der Schriftstellersprache oder am Rednerdeutsch. Eduard Engel lobt in seiner »Deutschen Stilkunst«[1]) die Wahrheitsliebe als die gute Eigenschaft des Kanzleistils, eine Eigenschaft, die viele Untugenden wettmache. Die persönliche Eitelkeit, vollends die gezierte Geckerei fänden im Amtsstil keinen Tummelplatz. Was er Wichtigtuerisches zeige, sei Gesamteigentum des Be-

[1]) F. Tempsky, Wien, und G. Freytag, Leipzig, 1911.

amtenstandes, übrigens nicht bloß des deutschen. Er sage die Dinge zwar nicht, wie sie sind, aber genau so, wie die Behörde sie aufgefaßt wissen wolle; sage sie recht ausführlich, oft so sehr, daß sich der dünne Kern in Wortdunst löse, sage sie im Stil einer unpersönlichen Behörde, eines abstrakten Begriffs, nicht eines fühlenden Menschen. »Aber immerhin, die meisten Kanzleischriften kann man verstehen, was von so vielen wissenschaftlichen Schriften nicht gesagt werden kann. Insofern ist der Kanzleistil besser als sein Ruf, besser als mancher andere Stil, denn er dient redlich dem Zweck alles Schreibens: verstanden zu werden.«

An dem Urteil dieses berufenen Sprachkenners könnten wir uns eigentlich genug sein lassen. Seine »Deutsche Stilkunst« ist von allen Lehr- und Betrachtungsbüchern über Stil und Ausdruck eins der grundlegenden und gehört, weil die Amtssprache dem kritischen Urteil stark ausgesetzt ist, in die Büchereien der Behörden und Beamten.

Engel setzt in seinem Buche dem Kapitel »Kanzleistil« die Worte Friedrichs des Großen voran: »Ich erinnere euch nochmalen, in euren Berichten nicht so abscheulich weitläufig zu sein, sondern gleich ad rem zu kommen und nicht hundert Wörter zu einer Sache zu brauchen, die mit zwei Wörtern gesagt werden kann.«

Der lebhafte Kampf gegen das papierne, besonders das gespreizt-weitschweifige Amtsdeutsch setzte in den neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts ein. Im Jahre 1890 erschien die Schrift Rothes »Über den Kanzleistil«[2]). Sie wirkte wie ein Kriegsruf und rief viele Mitstreiter auf den Plan. Die Schrift des Wirklichen Geheimen Rats und Unterstaatssekretärs im Reichsamt des Innern bedeutet einen Wendepunkt im Ausdruck und damit auch im Denken der Amtsstuben. Sie rüttelte die Geister aus der Erstarrung auf und verpflanzte sie in die Wirklichkeit. Dasselbe Geburtsjahr hatten Wustmanns »Allerhand Sprachdummheiten«[3]). Das Buch fand große Verbreitung und beleuchtete die Untugenden des Amtsstils im Satzbau, die es besonders unterstrich, vor der breiten Öffentlichkeit. Seitdem hat man an unzähligen Beispielen gezeigt, was schlechter Amtsstil ist und wie flüssiges Deutsch aussieht. Die Weitschweifigkeit des Kanzleistils war in der Vorkriegszeit auf dem besten Wege zu verschwinden; man bemühte sich redlich, den Ballast über Bord zu werfen. Heute hat dieses Streben merklich nachgelassen. Es fehlt an Zeit zur Sprachreinigung, und, gestützt durch den Zeitgeist, geht es mit der Selbsterziehung abwärts. Auch die vielen neuen Gesetze und Verordnungen helfen nach, indem sie fortwährend eine geistige Neueinstellung des Beamten erfordern. So macht sich ein gewisser Rückfall in alte Schwächen bemerkbar, mehr aber noch eine Sprachverwilderung, die kaufmännische und andere Einflüsse verrät, wie sie sich seit dem Krieg in die Amtsstuben eingeschlichen haben. Die Einheitlichkeit des alten Amtsstils ist dadurch erschüttert, wodurch der Denk- und Arbeitsprozeß außerordentlich gestört wird. Es ist deshalb nicht verwunderlich, wenn Gesetze, Verordnungen und Verfügungen nicht mehr verstanden werden, auch nicht mehr von Beamten, die in der Amtsschule groß geworden sind. Daraus erwächst viel unnütze Arbeit, und das in einer Zeit, die das Wort Verwaltungsreform ständig im Munde führt. Ebenso geplagt wie der Beamte ist auch der Bürger, der die verschlungenen Gedankengänge der Gesetze und Verordnungen enträtseln soll. Die Rückkehr zu einem einheitlichen Amtsstil tut not, und zwar zu einem Stil der Klarheit, ohne die alte Weitschweifigkeit, aber auch ohne »Bereicherungen«, die keine sind.

Die Amtssprache arbeitet zum Teil noch immer mit allen Mitteln der Worthäufung und Wortquälerei und macht es sich dadurch unnötig schwer,

---

[2]) Karl Heymanns Verlag, Berlin.
[3]) Fr. Wilh. Grunow, Leipzig.

eine einfache Sache dem Verständnis des Lesers nahezubringen. Das zeigt z. B. eine Bekanntmachung, offenbar amtlichen Ursprungs, aus neuerer Zeit über Roggenanweisungen. Sie lautet:

»Der erstmalige Ausgabepreis der von der Staatlichen Kreditanstalt N. nunmehr zur Ausgabe gelangenden Roggenanweisungen ist auf folgender Grundlage errechnet worden. Am Freitag, den 10. November, notierte an der Berliner Börse inländischer (märkischer) Roggen von handelsüblicher Qualität, d. h. gesund und trocken, durchschnittlich 12 000 ℳ je 50 kg, ab märkischer Station. Da in den Roggenanweisungen zur Berechnung des seinerzeitigen Rückzahlungswertes die Lieferung des Roggen (!) in N. vorgesehen ist, ist hierzu die Fracht von Berlin nach N. mit 378 ℳ je 50 kg hinzuzuschlagen. Da von einer Berechnung weiterer Nebenkosten Abstand genommen ist, stellen sich 50 kg Roggen danach auf 12 378 ℳ. Der erstmalige Grundpreis einer Roggenanweisung soll dem Gegenwert von 125 kg entsprechen, er beträgt also 30 945 ℳ. Auf diesen Preis werden dem Erwerber 5 v H Diskont bis zum 1. April 1923 zurückvergütet. Die jederzeitige Erhöhung des vorstehend erstmalig festgesetzten Grundpreises bleibt der Staatsbankdirektion jederzeit vorbehalten. Während der seinerzeitige Einlösungspreis unter Zugrundelegung der oben erwähnten Ausführungen berechnet wird, wird die Festsetzung des Ausgabepreises einerseits von der Entwicklung des Roggenpreises und anderseits von der auftretenden Nachfrage nach Roggenanweisungen abhängig gemacht werden.«

Auf gut deutsch hätte man nur zu sagen brauchen:

»Die staatliche Kreditanstalt N. gibt zum erstenmal Roggenanweisungen aus. Der Ausgabepreis richtet sich nach der Durchschnittsnotierung der Berliner Börse für märkischen Roggen von handelsüblicher Beschaffenheit, d. h. gesund und trocken, ab märkischer Bahnhof, vom 10. November. Die Notierung lautete auf 12 000 ℳ für 50 kg. Hierzu kommt die Fracht von Berlin nach N. mit 378 ℳ, weil die Roggenanweisungen die Lieferung des Roggens in N. zur Bedingung machen. Sonstige Nebenkosten werden nicht berechnet. 50 kg Roggen kosten also 12 378 ℳ. Eine Roggenanweisung entspricht dem Werte von 125 kg Roggen, kostet also 30 945 ℳ. Auf diesen Preis werden dem Erwerber 5 v H Diskont bis zum 1. April 1923 vergütet. Die Erhöhung des Grundpreises bleibt der Staatsbankdirektion vorbehalten. Der künftige Ausgabepreis wird von der Entwicklung des Roggenpreises und der Nachfrage nach Roggenanweisungen abhängig gemacht werden.«

Ein Muster der Unklarheit ist auch eine Bekanntmachung des Wasserwerks in Berlin. Der erste Absatz lautet:

»Die Direktion der Wasserwerke macht bekannt, daß die im Dezember eingeforderte Abschlagszahlung auf Wassergeld auf den Wasserverbrauch in den Monaten Februar und März verrechnet werden wird, und daß von da ab auf das von den Wasserwerken im voraus gelieferte Wasser jeweils eine Abschlagszahlung in der Weise erhoben wird, daß über je 2 Monate, und zwar über den ersten endgültig, über den zweiten vorläufig eine Rechnung ausgestellt werden wird, von der der vorläufig berechnete Betrag nach endgültiger Ablesung der Wassermesser auf der folgenden Rechnung in Anrechnung gebracht wird.«

Zu einer Bemerkung am Schlusse der Bekanntmachung, daß über die Zahlungspflicht der Vermieter nun wohl kein Zweifel mehr bestehen könne, sagt die »Berliner Morgenpost«, die die Bekanntmachung als abschreckendes Beispiel der Amtssprache veröffentlicht:

»Kein Zweifel mehr bestehen! Man geht wirklich kein Risiko ein, selbst wenn man die höchste Prämie für den nichtbeamteten Berliner aussetzt, der jetzt weiß, woran er ist!«

Die Worthäufung des Amtsstils ist freilich manchmal auch über Gebühr gegeißelt worden. Selbst Eduard Engel geht zu weit, wenn er schreibt: »Auf den Stadtbahnhöfen Berlins prangen Tafeln: »Hier halten die Wagen der 2. Klasse« oder »Hier hält die 2. Wagenklasse.« Wie leicht käme sonst der dumme Reisende auf den, nicht wahr?, so naheliegenden Gedanken: »Hier hält die zweite Töchterschulklasse oder die zweite Soldatenklasse; oder nicht die Wagen, sondern die Lokomotiven, die Bahnhofsvorsteher usw. der zweiten Klasse.« Lauteten die Aufschriften nur »Hier hält die 2. Klasse«, so fänden sich wohl auch wieder Spötter. Wer am Wege baut, hat viele Meister. Solche Aufschriften sind erträglich. Dagegen ist es in der Tat eine papierne Wortsuchserei, wenn geschrieben steht: »Das Hinauslehnen des Körpers aus dem Fenster ist wegen der damit verbundenen Lebensgefahr aufs strengste untersagt.« »Hinauslehnen lebensgefährlich« genügt. Ebenso sind auf den bekannten Tafeln »Dieses Fenster darf nur mit Zustimmung aller in diesem Abteil Mitreisenden geöffnet werden« die Wörter »in diesem Abteil« völlig entbehrlich, usf.

Die Hauptsünden im Satzbau, die aus alter Gepflogenheit auch heute noch in den Amtsstuben an der Tagesordnung sind, lassen sich kurz zusammenfassen:[4])

a) Die Hauptwortsprache. »Für ..... ist eine Postsendung eingegangen, um deren Abholung unter Vorzeigung dieser Benachrichtigung und nach Ausweis der Empfangsberechtigung (vgl. die Bemerkung auf der Rückseite) hiermit ersucht wird.« Abholung — Vorzeigung — Benachrichtigung — Empfangsberechtigung — Bemerkung in einem Satze! (»Für ..... ist eine Postsendung eingegangen. Es wird ersucht, sie gegen diesen Schein und gegen Personalausweis (siehe Rückseite) abzuholen.«) »Die Feststellung ergab, daß eine Beschädigung der Sendung stattgefunden hatte.« (»Es wurde festgestellt, daß die Sendung beschädigt worden war.«) »Der bei der Firma N. N. als Buchhalter angestellte, mit der Buchung der Lohnzahlungen betraute Angestellte hat in die von ihm geführten, zur Nachweisung der an die Arbeiter gezahlten Beträge bestimmten Wochenlisten höhere als die ausgegebenen Beträge eingesetzt.« (»Der Angestellte war bei der Firma N. N. als Buchhalter angestellt und hatte die Lohnzahlungen zu buchen. Er führte hierzu Wochenlisten, welche die Zahlungen an die Arbeiter nachweisen sollten. In die Listen hat er höhere Beträge eingesetzt als ausgegeben waren.«[5])

b) Die Vorliebe für die Leideform und die unpersönliche Ausdrucksweise. Diese Unart teilt die deutsche Amtssprache besonders mit der französischen. Zum Beweis diene ein Auszug aus dem Aufsatz eines Beamten der französischen Marineverwaltung, den die »Kölnische Zeitung« wiedergibt. Darin heißt es:

»Der Amtsstil ist ängstlich, er versteckt sich stets hinter dem Wall der Unpersönlichkeit; er haßt das »ich«, weil es eine Verantwortlichkeit nach sich ziehen würde. Darum bevorzugt der Staat das Neutrum (il y a lieu de..., il appartient..., il ne vous échappera pas..., il est à présumer...). Ebenso liebt er das Passiv (il a été décidé..., il devra être tenu compte..., il m'a été demandé), weil er so verschweigen kann, von wem die Beschlüsse, Anfragen usw. ausgegangen sind. Er redet auch einen Beamten nicht direkt an: »Vous avez cédé du matériel«, sondern zieht vor, unbestimmt zu sagen: »il a été cédé du matériel«. Immer also die anonyme Form und die Neutralität, überall behutsame Vorsicht im Ausdruck, Wendungen, die Zweifel

[4]) Der Raumersparnis halber ist die Auswahl auf die bezeichnendsten Mängel beschränkt, auch sind nur kurze Beispiele gewählt worden. Eine tiefere Einführung vermitteln die angegebenen Druckwerke

[5]) Aus Th. von der Pforten, Der dienstliche Verkehr und die Amtssprache. Th. Schweitzer Verlag (Artur Sellier), 1921.

einschließen. Mit abschwächenden und mildernden Formeln sucht er sein Gefühl ängstlicher Feigheit zu beruhigen: il semble que..., il n'est pas impossible que... Das Konditional als Ausdruck der unsicheren oder bescheidenen Behauptung ist ganz besonders beliebt: L'accident serait imputable..., on inclinerait à admettre comme vraisemblable l'hypothèse..., on serait tenté de conclure... Hat er zu tadeln, so scheut er das offene Wort: Il y a lieu de s'étonner..., on croit devoir faire observer que... Selbst wenn er einen Befehl einschärfen will, hält er sich zurück und sagt nur: Il serait souhaitable que vous notiez désormais... Und wenn jemand mit einem Gesuch an ihn herantritt, so fügt er in den Antworttext allerlei unsichtbare Fallen oder betrügerische Vertröstungen ein: S'il y a lieu..., le cas échéant..., autant que faire se peut..., wodurch der Inhalt des Satzes, der Anschein der Zusage, der darin enthalten sein könnte, wieder ausgelöscht wird. Der Amtsstil ist aus lauter Dampfblasenventilen zusammengesetzt.«

Glücklicherweise trifft die Bemerkung der »Kölnischen Zeitung«, daß der ganze Text als kritische Kennzeichnung der deutschen Kanzleisprache gelten könne, gründlich daneben; auf unsichtbare Fallen ist die deutsche Amtssprache nicht eingestellt. Aber die Vorliebe für die Leideform und das Unpersönliche teilt sie mit der französischen und auch mit anderen Amtssprachen. Es handelt sich um einen Erziehungsfehler, und es ist ernstlicher Prüfung wert, ob nicht an die Stelle der unpersönlichen Behörde die Person, für das »es« das »wir« zu setzen ist, was wahrscheinlich von ersprießlicher Wirkung auf das Verantwortlichkeitsgefühl wäre.

c) Der falsche Gebrauch des Umstandswortes. »Die versuchsweise Zusammenlegung«, »die teilweise Erneuerung«.

d) Der Gebrauch überflüssiger Wörter. »Die erfolgte Genehmigung«, »die angestellten Ermittlungen«, die stattgehabte(!) Tagung«, »die betreffenden Schiffe«, »die fraglichen Züge«, »der auf dem Bahnhof X. befindliche Schuppen« (»der Schuppen auf dem Bahnhof X.«).

e) Der Gebrauch von in, unter usw.. mit Hauptwörtern. »In Anlehnung«, »unter Berücksichtigung«.[6])

f) Der Gebrauch von zwecks, behufs usw. statt der Verhältniswörter. Zwecks oder behufs Lieferung statt zur Lieferung, betreffs oder bezüglich oder in bezug auf statt über, einschließlich statt mit, ausschließlich statt ohne, infolge (»seiner Erkrankung und der dadurch eingetretenen Verschuldung«) statt durch (»seine Erkrankung und die nachfolgende Verschuldung«), seitens und von seiten statt von, betreffend statt über, an Stelle statt für (ja sogar anstelle statt an Stelle: »ich anstelle, du anstellst..«!).

g) Der Gebrauch beliebter Kanzleiausdrücke. Beziehungsweise statt oder, einerseits, anderseits statt und, in Vorschlag bringen statt vorschlagen, zur Sprache bringen statt vortragen usw.

h) Die Nachahmung abgeschmackter Modeausdrücke, die besonders im Rednerdeutsch wiederkehren: »Letzten Endes«, »voll und ganz«, »im Bilde sein« usw.

Zu den alten Sünden gesellen sich nun aber neue, die an Abgeschmacktheit den alten nichts nachgeben, sie zum Teil sogar übertreffen. Besonders fällt das

---

[6]) Näheres bei Wustmann: Allerhand Sprachdummheiten.

starke Wachstum des amtlichen Wortschatzes auf, und die neuen Gäste, so wenig achtungswürdig sie sind, werden ausnahmslos mit Freuden aufgenommen.

Da ist zunächst der Vermerk, den alle amtlichen Briefbogen tragen: »Bitte in der Antwort Nummer und Betreff anzugeben!« »Der Betreff«! Wieviele Menschen betrachten täglich kopfschüttelnd dieses papierne Worterzeugnis! Dafür läßt sich doch ein anderes lebendiges Wort finden, wenn überhaupt eins gefunden werden mußte. Man konnte sagen: »Bitte, außer der Nummer den Inhalt kurz anzugeben.« Für die Beamten bedurfte es aber überhaupt keines Vordrucks, wenn die Nummer- und Inhaltsangabe ein für allemal und ganz einheitlich angeordnet worden wäre, und in den Schreiben an andere als amtliche Stellen konnte man zu der eigenen Inhaltsangabe hinzufügen (»bitte im Antwortschreiben außer der Nummer anzugeben«). Dann wäre das unmögliche Wort, das sich offenbar aus Österreich eingeschmuggelt hat, zu vermeiden gewesen. Bekanntlich ist der österreichische Beamte noch viel erfinderischer in papiernen Kunstwörtern als der deutsche, und wir haben alle Ursache, unsere Sprache vor dem Eindringen solcher Kunstwörter zu schützen.

Eine gleich unerfreuliche Sprachbereicherung wie der »Betreff« sind die »Belange«, eins der unleidlichsten und überflüssigsten Schwammwörter, wodurch ebenfalls Tausende von Menschen tagtäglich in ihrem Sprachgefühl beleidigt werden. Wer etwas auf Stil hält, ist stolz darauf, daß sich seine Feder gegen dieses Wort sträubt. Aber leider geht es in den meisten amtlichen Schreiben nicht mehr ohne die »Belange« ab. Und doch hat es einmal eine Zeit gegeben, die sich ohne dieses Wort recht verständlich auszudrücken verstand. Statt zu sagen »die Belange der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung werden geschädigt«, kann man viel kürzer sagen »die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung wird geschädigt«, statt der Belange der Beamten die Angelegenheiten der Beamten, ihre Wünsche oder Forderungen. Man sagt wohl, daß etwas von Belang oder nicht von Belang sei, man kann auch als schlechter Amtsstilist die Belangung bilden, aber keine »Belange«, die alles und nichts sagen. Anscheinend sind die »Belange« aus »was . . . belangt oder anbelangt« hervorgegangen und aus dem an sich löblichen Bestreben entstanden, die »Interessen« durch ein deutsches Wort zu ersetzen. Aber das kann auch auf andere und auf sehr verschiedene Weise geschehen. Eduard Engel weist auf Goethe hin, der die Stelle »Ein halb trauriger Zug auf seinem Gesicht war so interessant« deutscher und wirksamer wandelte in »Ein halb trauriger Zug auf seinem Gesicht gefiel mir so wohl«. (Der heutige Amtsstil käme wohl schwerlich ohne Gesichts- oder Gefühlsbelange aus!) Ferner sind bei Bloch und Rohr[7]) verschiedene Verdeutschungsbeispiele für Interesse und interessieren zu finden: »Ich vertrete die Interessen (dafür »die Sache«, »Rechtsansprüche«) meines Mündels«, aber nicht »die Belange«; statt »im Interesse« »zum Vorteil«, »für«; statt »Daran habe ich kein Interesse«, »es berührt, betrifft mich nicht, geht mich nichts an«, aber nicht etwa »meine Belange kommen dabei nicht in Frage«; statt »mein Interesse ist dadurch verletzt«, nicht etwa »meine Belange sind geschädigt«, sondern »ich bin geschädigt«; aus dem »eigenen Interesse, das er im Auge hat«, macht der Amtsstil jetzt »Belange«, statt einfach zu sagen, »er ist selbstsüchtig, denkt nur an sich, an seinen eigenen Vorteil«; für »im Interesse der Beschleunigung«, »zur Beschleunigung«, aber nicht etwa »zur Förderung der Beschleunigungsbelange« usw.

Die »Belange« werden niemals Bestandteil des lebendigen Sprachschatzes werden, sondern ewig ein Papiererzeugnis bleiben und ihr Teil dazu beitragen,

[7]) Das reine Amtsdeutsch. Richard Oefler, Berlin SW 29, 1922.

den Amtsstil in Verruf zu bringen. Dem Worte fehlt der Begriff. Es gehört in die mephistophelische Gattung:

»Nur muß man sich nicht allzu ängstlich quälen;
Denn eben wo Begriffe fehlen,
Da stellt ein Wort zur rechten Zeit sich ein.«

Das lebendige Sprachgefühl sträubt sich gegen solche blutleere Mißbildungen, wie es sich gegen Anschrift (für Adresse) gesträubt hat und wohl ewig sträuben wird. In der »Deutschen Allgemeinen Zeitung« beschäftigte sich kürzlich ein Münchener Brief mit der »Anschrift«. Der Verfasser drückte seine Freude darüber aus, daß die »unsinnige Verdeutschung« noch nicht allgemein verbreitet sei:

»Anschriften wurden überreicht. Anschriften! Für eine Zuschrift, wie es schlechterdings heißen müßte, ist der Ausdruck Dankschrift der richtige und das Hauptwort Anschreiben, ein Ausdruck des Kurialstils, immer noch besser und treffender als Anschrift, weil eben dieses gräßliche Wort durch seine Verwendung statt Adresse eine andere Bedeutung als seine wirkliche erlangen konnte.... Eine Briefadresse aber, für die das verunglückte Wort Anschrift gebraucht wird, ist eine Aufschrift am Briefkopf oder auf dem Umschlag, während anschreiben als Zeitwort eine Abweichung von aufschreiben ist. Man schreibt etwas an die Tafel, an ein Haus, und es wird zur Aufschrift; der richtige, aber ungelenke Ausdruck für Anschrift wäre hier Anschreibung. Es ist keine andere Rechtfertigung des gänzlich mißgebildeten Wortes Anschrift für das Sprachgefühl zu finden, es sei denn die noch weiter hergeholte Bedeutung des Schreibebeginns. Als Zeitwort hat anschreiben sonst noch spöttelnden Sinn wie andichten, anhochen. Der Unsinn, Anschrift statt Adresse zu sagen, konnte nicht besser dargetan werden, als in der gedankenlosen Anwendung dieses mißgebildeten Wortes zur Kennzeichnung einer Dankschrift. Darum fort mit dem einfältigen Wort Anschrift aus unserm Sprachgebrauch!«

Hier haben wir das Geheimnis, weshalb sich das Sprachgefühl so entschieden gegen die »Anschrift« aufbäumt: die Unstimmigkeit zwischen Wortsinn und Anwendung. Aber dieses Wort wird schwerlich wieder auszumerzen sein, weil es schon zu sehr eingebürgert ist. Das Fremdwort »Adresse« darf auch auf keinen Fall wiederkehren und wäre wohl am besten durch »Aufschrift« und bei Telegrammen zur Not durch »Überschrift« zu verdeutschen.

Vielen Neuschöpfungen merkt man die Einflüsse der Hauptwortsprache und der Unsitte, die Leideform vor der Tätigkeitsform zu bevorzugen, an. Auch kaufmännische Einflüsse, herüberspielend von den ehemaligen Kriegsgesellschaften, klingen durch.

Die Zeitschrift »Der Beamtenbund« gibt ein amtliches Schreiben wieder, wonach »Schritte eingeleitet worden sind, um eine Bevorratung der gesamten Bevölkerung des besetzten Gebietes mit Hausbrandkohle gegen Zahlungsstundung des Preises (!) durchzuführen.« (»Es sind Schritte eingeleitet, um der Bevölkerung des besetzten Gebietes Kohlen für den Hausbedarf zu liefern und den Preis zu stunden.«) Der Kohlenhändler liefert seinen Kunden keine Kohlen, sondern die Bezugsberechtigten werden beliefert, aber nicht nur die Bezugsberechtigten, sondern auch die Kohlenkarten. Und die Beamten sprechen und schreiben diesen Unsinn den Kohlenhändlern folgsam nach. In den Zeitungen war kürzlich zu lesen: »Die vom Dienste befreiten Betriebsratsmitglieder sind auch mit Geschäften zur Durchführung des Gedinges befaßt.« Der Kaufmann schließt keine Geschäfte und die Behörde keine Verträge mehr ab, sondern die Abschlüsse und Verträge werden getätigt. In einem Schreiben heißt es: »Der Auftrag, nach dem die Postreklame den Vertrieb von Prospekten über die obenerwähnten Aktien

übernommen hat, ist von der Postreklame...getätigt worden.« Selbst die Umsätze werden getätigt, und bald werden wohl auch der Dienst, der Beamtenabbau, die Versammlung und alles andere getätigt werden. Ebenso werden Gedanken und Gefühle dann nicht mehr ausgesprochen, sondern gewörtet, wie denn solch ein bahnbrechender Sprachschöpfer neuerdings schon seine »Deutsche Wortweise« angekündigt hat, die die »Wörtbarkeit (d. h. die Möglichkeit, gewörtet [in Worte gebracht] zu werden)« vorsieht. Man kann auf die weiteren Überraschungen, die uns in der Sprachbereicherung bevorstehen, gespannt sein. Welche krankhafte Sprachverwirrung spricht aus diesen Zeichen!

Der Bauunternehmer baut heute keine Häuser mehr, sondern die Häuser werden erstellt. Die Wohnungserstellung und dann erst ihre Bezuschussung! Joh. Simmank schreibt darüber in der »Zeitschrift des Deutschen Sprachvereins«[8]):

»Das Neueste auf dem Gebiete der Sprachschöpfungen! Ich hielt's für den Ulk eines sprachwitzigen Kopfes, als mir das scheußliche Wort zum ersten Mal in einer öffentlichen Sitzung zu Gehör kam; schon aber »bezuschußte« ein zweiter, ein dritter der Abgeordneten weiter drauf los, und ich wollte meinen Augen nicht glauben, als ich kurz darauf in der Verhandlungsniederschrift einer Chemnitzer Stadtverordnetensitzung ebenfalls von der »Bezuschussung« irgendeines städtischen Unternehmens las. Wie schön wird sich das auf einer künftigen Tagesordnung gedruckt ausnehmen, wenn einmal die »Beanstandung der Anberaumung einer solchen Bezuschussung zur Beantragung kommt«! »Bezuschussung« würde ich nur in einem Falle gelten lassen, nämlich als neuzeitlichen Ersatz für das altväterische »Lerchelchen«, das man bisher als Zungenübung verwandte, um fortgeschrittene Trinker auf ihren Alkoholgehalt zu prüfen. Wer das schöne neue deutsche Wortgebilde dreimal rasch hintereinander sprechen kann, muß dann unbedingt für nüchtern erklärt werden und bedarf einer weiteren Bezuschussung von Spiritus!«

Damit ist aber die Tätigkeit der neuzeitlichen Sprachschöpfer längst nicht erschöpft. Es handelt sich hier auch nicht um ein Betätigungsfeld nur der Beamten. Vor nicht langer Zeit hatte ein Werbeagent in Berlin-Pankow Ausdrücke geprägt wie »postlich« (»eisenbahnlich« würde sich auch nicht schlecht daneben ausnehmen!), »Werbezeuge«, »angebotliche Nachrichten«, »großbetriebliche Stufe«. Aus solchen Ausdrücken weht es einem wie ein Hauch aus dem neuzeitlichen Werbeunwesen entgegen. Am fruchtbarsten in der Sprachschöpfung ist aber der Amtsstil. Man rechnet nicht mehr etwas aus, wie man es in der Schule gelernt hat, sondern wir sind längst darüber hinaus: jetzt wird die Sache errechnet. Ebenso zeigt man nicht mehr irgend etwas, sondern es wird aufgezeigt oder herausgestellt. Rechnungsbeamte sprechen von einer Inausgabebelassung, man schreibt sogar von der Beanschriftung der Telegramme und von beanschrifteten Telegrammen. Ein ganz findiger Kopf hat die »Ruhensvorschriften« entdeckt, die nun auf Schritt und Tritt dargeboten werden. Bald werden wohl auch Arbeitensbestimmungen, Schreibensregeln, Gehorchensverweigerung, Abnehmensverhandlungen und vieles mehr auftauchen. Wir sind nicht gar so weit mehr von dem österreichischen Amtsstil fern, von dem der Wiener Mitarbeiter des »Leipziger Tageblatts«[9]) die folgende Probe gibt:

»Bei Ausbruch des Weltkrieges waren die von der österreichischen Postverwaltung aufgestellten k. und k. Feldpostämter mit österreichischen, die von Ungarn aufgestellten mit ungarischen und die der bosnisch-herzegowinischen Militärverwaltung mit den bosnischen Marken beteilt.«

---

[8]) Nr. 1/3 von 1923, Sp. 26.

[9]) Nr. 5 vom 6. Januar 1923.

Diese Stilverwilderung ist erschreckend und zu ernst, um darüber zu spötteln; man muß ihr mit allen Mitteln entgegentreten.

Mit ganz ungewöhnlichem Eifer haben sich schließlich die Sprachschöpfer der Gegenwart dem Gebiet der künstlichen Abkürzungen zugewandt. Geschäftsmann und Werbeagent wetteifern in dieser unerfreulichen Kunst der Verzerrung. Der Anblick ist für jeden, der seine Muttersprache in Ehren hält, ein Ärgernis schlimmster Art. Alles, was nach außen gezeigt wird, darf keinen deutschen Namen mehr tragen, sondern muß Miama, Ipa, Ufa, Lobu, Saargoil, Rad-Jo heißen oder einen ähnlichen Stempel chinesischer Prägung tragen. In manchen Straßen der Großstadt ist es schwer festzustellen, daß man in Deutschland ist. Die Inschriften sind verzerrt und fratzenhaft wie die alles überwuchernde Reklame, die den Modeunfug der gesuchten Abkürzungen offenbar stark beeinflußt hat.

Die sogen. Abbreviaturen sind an sich nicht neu; in lateinischen Anfangsbuchstaben laufen sie sogar durch die Jahrhunderte. Aber in ihrer Übertreibung sind sie neu. Auch im Amtlichen gebrauchte man früher sehr viel lateinische Abkürzungen, und heute sind noch mehr deutsche in Gebrauch. Aber sie haben nichts mit der Sorte Abkürzungen, von denen hier die Rede ist, zu tun, dienen vielmehr in der Hauptsache der Zeitersparnis (vgl. die Kurzschrift im Betriebsdienst) und sind deshalb begründet. Selbst in die Umgangssprache sind Abkürzungen eingedrungen, ebenfalls aus Gründen der Kürze, aber auch der Bequemlichkeit und der Mode. Man begegnet ihnen in verschiedenster Gestalt. Am häufigsten sind Wörter mit fehlendem Auslaut (sogen. Apokopen), wie Kilo; aber auch Ausdrücke mit fehlendem Anlaut (sogen. Aphäresen) kommen vor; aus mehreren Wörtern wird eins gebildet (Zoo statt Zoologischer Garten); Buchstaben und Silben werden umgestellt u. a. m. Die Abkürzungsmode machte in den letzten Vorkriegsjahren besonders im Geschäftsleben und in der Bezeichnung von Handelsfirmen rasche Fortschritte. Verkürzungen wie A.-G., G. m. b. H., A. E. G., Hapag u. v. a., im Weltverkehr Ausdrücke wie cif (cost, insurance, freight) und fob (free on board) wurden allgemein verstanden. Dann brachte der Krieg die militärischen Wortkürzungen, und nun ging die Modewelle über das ganze Land.

Was sich jetzt an solchen modischen Abkürzungen breit macht, verfolgt größtenteils nur den Zweck der »Sensationsmache«. Es möchte vielfach verschleiern und Neugier erregen. Und so ist die Erscheinung in ihrer Überwucherung eine gewisse Kulturgefahr. Der Beamte macht sich hier mitschuldig, wenn er diese Worterzeugnisse auch nur, und sei es in Klammern, nachschreibt, z. B. »Anschriftmaschine (Andrema)«. Wie tief die gefährliche Unsitte schon Wurzel geschlagen hat, zeigt ein Aufsatz von »Themadi« (!) in der Leipziger Zeitschrift »Der Postscheck-, Post- und Bahnverkehr«[10]), einer Zeitschrift, die offenbar von Beamten bedient wird. Themadi schlägt allen Ernstes vor, man solle als Kontobezeichnung der Postscheckkunden ein Kennwort wählen, das aus den Anfangsbuchstaben des Namens oder der Firma zu bilden wäre, z. B. »Adca« für Allgemeine Deutsche Credit-Anstalt. Dadurch sei man der Qual überhoben, die richtige Kontobezeichnung aus den verschiedenen Bestandteilen einer Firmenbezeichnung (Geschäftszweig, Warengattung u. a. m.) herauszufinden. »In den Briefköpfen, Rechnungen usw. würde der Kontoinhaber dann angeben: Postscheckkonto Berlin 17 391 Adca. Dies brauchte der Einzahler auch nur auf die Zahlkarte oder Überweisung zu schreiben.«

Die Behörden müßten verlangen, daß sich jeder, der mit ihnen Geschäfte zu machen wünscht, solcher gewaltsamen Wortverunstaltungen enthält. Wenn näm-

[10]) Nr. 4 vom 7. April 1923.

lich nicht bald ganz gehörig gegen diese Kennwortunsitte eingeschritten wird, löst sich unser Deutsch in lauter »Kennwörter« auf.

Schließlich sei noch auf ein Fremdwort hingewiesen, dessen sorgfältige Pflege am Postschalter täglich mancherlei Ärgernis erregt. Es ist das französische »à« beim Freimarkenverkauf: »10 Freimarken à 40 Mark und 10 à 50«. Und der deutsche Beamte spricht dieses »à« meistens getreulich nach, statt zu verbessern: »10 Freimarken zu 40 Mark und 10 zu 50«.

Es ist nur ein kleiner Ausschnitt aus dem großen Kapitel der amtlichen Sprachsünden. Durch die Sprachverwilderung wird den vielen unklaren Gedanken, die unsere Zeit erfüllen, nur noch mehr nachgeholfen. In solcher Zeit gebührt dem Deutschen Sprachverein die Aufmerksamkeit aller, die sich der Verantwortung für das höchste Gut des Volkes bewußt sind, besonders der Beamten. Es ist erfreulich, daß der Deutsche Sprachverein neuerdings eine sehr emsige Tätigkeit entfaltet. Seine Zeitschrift entwickelt sich immer mehr zu einem wirksamen Lehr- und Erziehungsmittel. Im »Reichs-Verkehrs-Blatt«[11]) wies kürzlich der Reichsverkehrsminister auf die Verdienste des Deutschen Sprachvereins hin und empfahl, seine Hilfe in Anspruch zu nehmen, besonders für Dienstanweisungen, Bekanntmachungen und Aushänge. Die Postverwaltung bedient sich bekanntlich bei Druckwerken ebenfalls der Hilfe des Vereins. Aber dieses Mittel allein genügt nicht, wie die Entwicklung der Amtssprache beweist. Sie muß viel gründlicher geschützt und gepflegt werden. Das kann im täglichen Berufsleben geschehen, und daß es wirklich geschieht, dafür müssen die Verwaltungsreformer sorgen. Das ist ferner Aufgabe der Verwaltungsakademien und derjenigen, die die berufliche Aus- und Fortbildung der Beamten leiten. Eduard Engel fordert, daß gerade Beamte eine Ehre drein setzen sollen, den knappesten, klarsten Stil zu schreiben. Denn sie vertreten ja, nach Engel, nicht ihre persönliche Stilehre, wiewohl es für den Beamten auch diese gibt; sie vertreten mit jedem geschriebenen Wort, außer dem Ansehen, die Stilehre des Staates, und damit solle man ebenso streng werden wie mit der Beamten- und Staatsehre im allgemeinen.

Daß diese Worte es verdienen, beherzigt zu werden, beweisen die vielen unfreundlichen Urteile über die Amtssprache, wodurch das Ansehen von Staat und Beamtenschaft stark geschmälert wird.

Kleine Mitteilung.

Postmeilensäulen. Im Heft 10 bis 12 des Jahrgangs 1922 der Mitteilungen des Landesvereins Sächsischer Heimatschutz, S. 268, teilt ein Herr A. Bachmann folgendes mit:

Seit altersher stand an der Staatsstraße von Oederan nach Freiberg in der Nähe des Oederaner Schützenhauses eine alte Steinbank. Architekt Kempe aus Oederan, dem die eigenartige Form des Steinsitzes aufgefallen war, ließ in diesem Sommer die Bank abbrechen, und es ergab sich, daß diese aus Teilen einer alten Postmeilensäule aufgebaut war; die Initialen, Posthorn und Jahreszahl 1722 waren noch erhalten, desgleichen die Entfernungsangaben: Oederan $^1/_2$ Stunde und Chemnitz $5^1/_8$ Stunden. Mit dankenswerter Hilfe des Erzgebirgsvereins Oederan und des Landesamts für Denkmalpflege gelang es den Bemühungen des Herrn Kempe, das seltene Stück wieder an dem alten Platz aufzustellen, wo es nun als Zeuge sächsischer Geschichte eindringlich und reizvoll im Landschaftsbild steht.

[11]) Nr. 21 vom 5. April 1923.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.

R

Archiv für Post und Telegraphie

Herausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Nr. 8 — Berlin, August — 1923

Die Beleuchtung im Post- und Telegraphenbetrieb unter Berücksichtigung der Ergebnisse von Prüfungen elektrischer Lichtquellen und Lichtträger im Telegraphentechnischen Reichsamt.

Von Postamtmann Anton in Berlin.

Will man eine gute elektrische Beleuchtung in wirtschaftlicher Weise schaffen, so ist es von größter Bedeutung, nicht nur die geeignetste Lampe, sondern auch den geeignetsten zu ihrer Aufnahme bestimmten Lichtträger zu verwenden. Nach welchen Gesichtspunkten das zu geschehen hat, sei im folgenden erörtert.

Die Lampen.

Im Post- und Telegraphenbetrieb kommen fast nur elektrische Glühlampen in Betracht, und zwar, da die Kohlenfadenlampen wegen ihres unwirtschaftlichen Stromverbrauchs ausscheiden, nur Drahtlampen, Spiraldrahtlampen und Gasfüllungslampen.

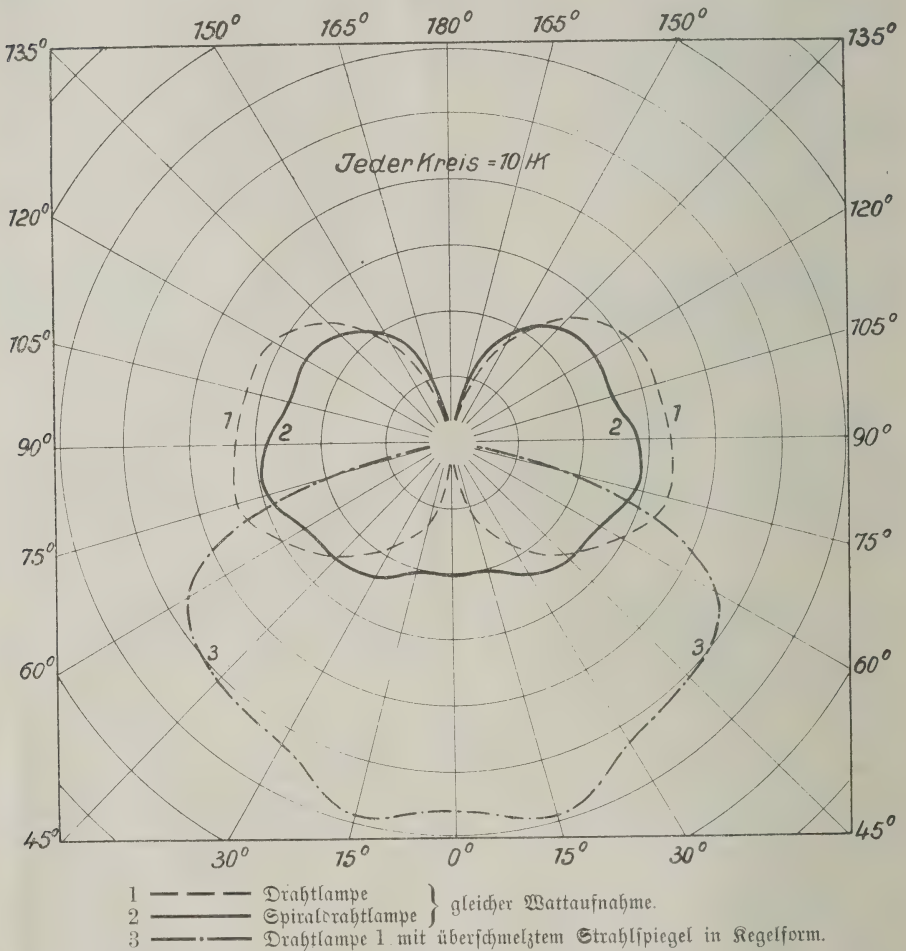
Die Drahtlampen, gekennzeichnet durch einen in Zickzackform über ein Traggestell gespannten, in luftleerer Birne glühenden Wolframdraht, werden für die gebräuchlichen Netzspannungen von 110 und 220 V in Lichtstärken von 10 bis 100 Hefnerkerzen (HK) hergestellt. Ihr Verbrauch schwankt zwischen 0,95 bis 1,40 W/HK, der niedrige Wert den starkdrähtigen Lampen von 100 HK, der höhere den dünndrähtigen von 16 HK entsprechend. Die Nutzbrenndauer der Lampen beträgt mit Ausnahme der niedrigkerzigen Lampen von 10 HK etwa 1 500 Stunden.

Die Spiraldrahtlampen, einen in engsten Spiralwindungen gewickelten Draht als Leuchtkörper führend, unterscheiden sich von den Drahtlampen auch noch durch die Anordnung des Leuchtdrahtes und weisen infolgedessen eine von jenen abweichende Lichtverteilungskurve auf (Abb. 1, Kurven 1 und 2). Danach könnte die Spiraldrahtlampe als besonders geeignet für die Beleuchtung von Arbeitsplätzen erscheinen. Da aber Glühlampen schon wegen der Blendungsgefahr niemals ohne Strahlspiegel (Reflektor) verwendet werden sollen, ist dieser scheinbare Vorteil nicht von besonderer Bedeutung, zumal da die Lichtverteilung einer Drahtlampe von gleichem Stromverbrauch durch einen guten Strahlspiegel günstigere Beleuchtungsverhältnisse schafft (Abb. 1, Kurve 3). Im Stromverbrauch gleicht die Spiraldrahtlampe der Drahtlampe;

in ihrer Nutzbrenndauer ist sie ihr dagegen unterlegen. Wegen ihres gedrängten Aufbaues eignet sie sich besonders für bestimmte Zwecke, z. B. für Bildwerfer.

Die Gasfüllungslampe, ebenfalls mit Spiraldraht ausgerüstet, ist mit Stickstoff oder Argon gefüllt. Die Füllung ermöglicht es, den Leuchtdraht stärker zu erhitzen, dadurch also eine bessere Lichtausbeute zu erzielen, ohne daß das die Lebensdauer verkürzende Zerstäuben des Drahtes eintritt. Der durch

Abb. 1.



abkühlende Wirkung der Gasfüllung hervorgerufene Wärmeverlust wird durch die verminderte Oberfläche des Leuchtkörpers wärmewirtschaftlich ausgeglichen. Infolge der erhöhten Strombelastung des Drahtes ist das Licht weißer, blendender als das der Drahtlampen. Gasfüllungslampen sollen deshalb nur in lichtstreuenden Gläsern verwendet werden. Ihr Verbrauch ist bei einer mit einer Energie von 2 000 Watt erzeugten Lichtstärke 0,5 W/HK, er nimmt zu mit abnehmender Drahtstärke und stellt sich für Lampen von 75 Watt auf etwa 1,2 W/HK bei 220 V und 1,0 W/HK bei 110 V. Bei Lampen mit noch geringerem Verbrauch steigt er bis auf 1,45 W/HK. Gasgefüllte Lampen unter

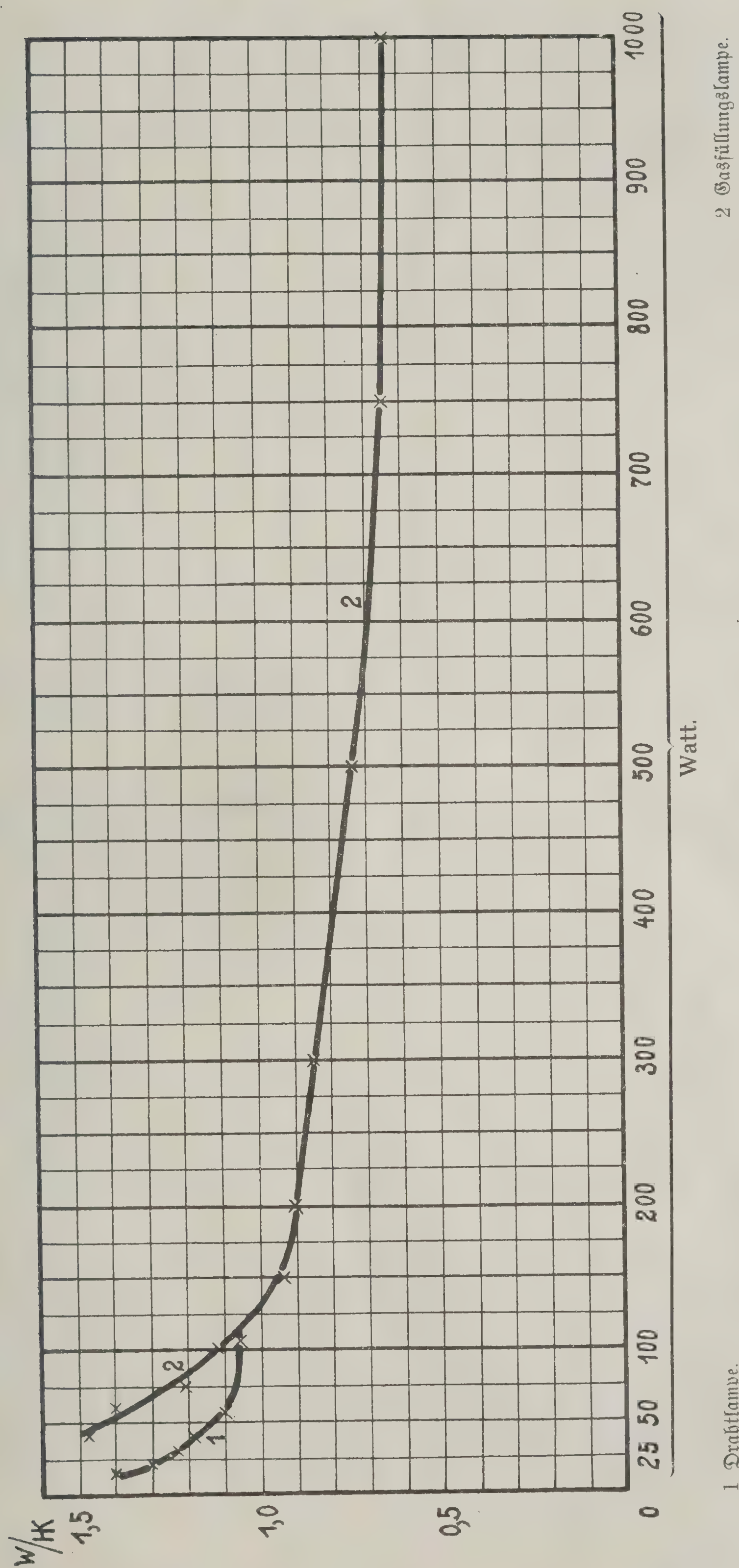

W/HK
1,5
1,0
0,5
0
25
50
100
200
300
400
500
600
700
800
900
1000
Watt.
1
2
2
2
1 Drahtlampe.
2 Gasfüllungslampe.

Abb. 2.

100 Watt sind dann wirtschaftlich ungünstiger als Drahtlampen. Wie der Verbrauch beider Lampen von der Wattaufnahme, allgemein also von ihrer Lichtstärke abhängt, zeigt Abb. 2. Der Schnittpunkt der Kurven bezeichnet den Grenzwert für die Wirtschaftlichkeit beider Lampenarten. Die Gasfüllungslampe mit ihrer Lichtstärke bis zu 4 000 HK hat als Starklichtquelle die Bogenlampe bereits nahezu verdrängt.

Vor Einführung der Gasfüllungslampen ist der Lichtwert einer Glühlampe, wie jetzt auch noch der der Drahtlampe, nach der mittleren wagerechten Lichtstärke beurteilt worden. Infolge der völlig anders gestalteten Lichtverteilung der neuen Lampenarten muß für diese ein anderer Maßstab eingeführt werden; es ist dies der Wert der mittleren räumlichen (mittleren sphärischen) Lichtstärke. Als Wertmesser der Glühlampen wird, neueren Bestrebungen entsprechend, am besten die Lichtausbeute (HK/W) eingeführt, weil dieser Wert mit der zunehmenden Wirtschaftlichkeit der Lichtquelle steigt. Von nahezu gleicher Bedeutung für die Bewertung der Glühlampen ist die Nutzbrenndauer. Sie ist die Zeit, innerhalb welcher die Anfangslichtstärke um 20 v H abgenommen hat. Außer diesen beiden Begriffen, die durch lichteigentümliche und elektrische Messungen ermittelt werden, spielt noch die Stoßfestigkeit der Glühlampen eine gewisse Rolle. Diese festzustellen dient ein Verfahren, wonach eine mit Gummi umhüllte Stahlkugel auf einer gegen die Ebene um 20° geneigten Bahn herabrollt und den Glaskörper der pendelnd aufgehängten Glühlampe trifft. Der von der Kugel bis zum Bruche des Leuchtdrahtes zurückgelegte Weg dient als Maß für die Stoßfestigkeit.

Für den Handel und den Gebrauch werden die Glühlampen nach dem Wattverbrauch gestaffelt. Auch für die Drahtlampen, die zur Zeit noch nach der Lichtstärke bezeichnet werden, wird diese Staffelung neuerdings angestrebt.

Lichtträger.

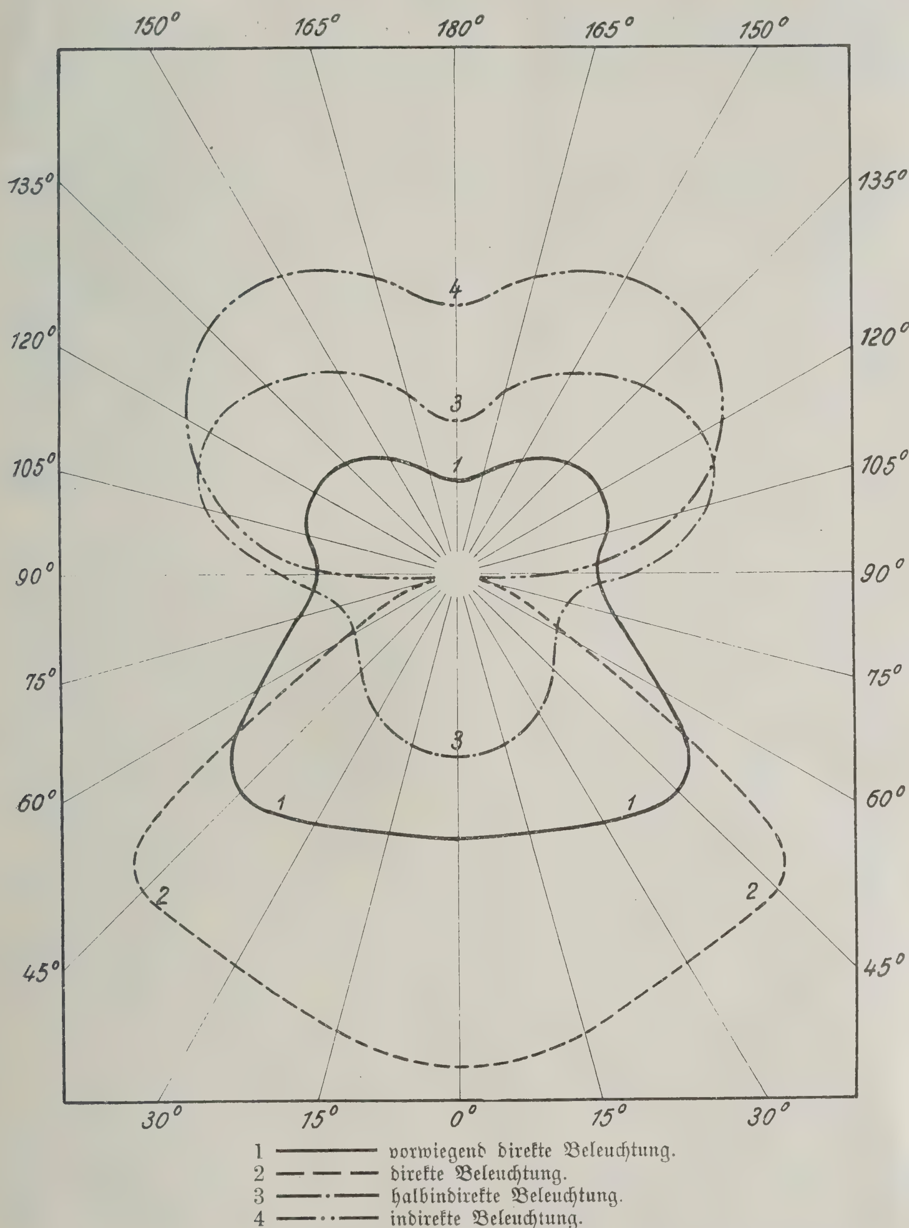
Die Lichtträger wurden früher fast ausschließlich nach geschmacklichen Richtlinien hergestellt; in den letzten Jahren ist ihre Bedeutung für die Wirtschaftlichkeit und Güte einer Beleuchtung mehr und mehr erkannt worden, und der Lichtingenieur hat sie zu einem technisch sehr vollkommenen und je für den besonderen Beleuchtungszweck geeigneten Beleuchtungsgerät ausgestaltet.

Die beleuchtungstechnisch wichtigsten Teile eines Lichtträgers sind die Lichtglocke (lichtstreuende Gläser) und der Strahlspiegel. Technisch gut vereinigt mit den zum Tragen der Lichtquelle erforderlichen Teilen bilden sie den Lichtträger. Strahlspiegel allein werden fast nur zur Beleuchtung von Arbeitsplätzen verwendet, wogegen sie im Verein mit lichtstreuenden Gläsern vorwiegend zur Raumbeleuchtung dienen. Der Zweck des Strahlspiegels ist, die von der nackten Glühlampe erzeugte Lichtverteilung so umzubilden, daß die überwiegende Lichtmenge dorthin gelenkt wird, wo sie erforderlich ist. Diese Umbildung wird durch Form und Stoff des Strahlspiegels erreicht. Weiter soll der Strahlspiegel das Auge vor dem Blendlicht der Glühlampe schützen.

Zunächst sei auf die Lichtverteilung eingegangen. Die von den gebräuchlichen Lichtquellen in die einzelnen Raumrichtungen ausgestrahlten Lichtstärken sind verschieden groß. Um daher ein Bild von der räumlichen Lichtverteilung einer Lichtquelle zu erhalten, muß deren Stärke in den verschiedenen Strahlrichtungen gemessen werden. Zu diesem Zwecke werden in einer Ebene, die man sich senkrecht durch die Lichtquelle gelegt denkt, die in gleichen Winkelabständen — z. B. von 15° — ausgesandten Lichtstrahlen in ihrer Stärke gemessen. Die ermittelten Werte werden in ein Polarkoordinatennetz eingetragen und die Meßpunkte miteinander verbunden. Die Verbindungslinie

stellt die Lichtverteilungskurve der Lichtquelle dar. Für solche Messungen werden besondere mit Spiegel und Winkeleinteilung versehene Geräte, im

Abb. 3.



1 ——— vorwiegend direkte Beleuchtung.
2 — — — direkte Beleuchtung.
3 —·— halbindirekte Beleuchtung.
4 —··— indirekte Beleuchtung.

Telegraphentechnischen Reichsamt der Doppelspiegelreflexionsapparat nach Martens, verwendet.

Je nach der Form der mit dem Beleuchtungskörper erzielten räumlichen Lichtverteilungskurven unterscheidet man die vorwiegend direkte, direkte, halb indirekte und indirekte Beleuchtung (Abb. 3). Die vorwiegend direkte Be-

leuchtung wird durch einen lichtdurchlässigen Strahlspiegel, wie Milchglas, erzielt, der den überwiegenden Teil des Lichtstroms nach unten spiegelt, einen Teil aber nach oben gelangen läßt. Für die direkte Beleuchtungsart wird ein metallener Strahlspiegel verwendet, dessen Spiegelstoff aus Schmelz oder einem anderen strahlspiegelnden Überzug, wie Aluminiumbronze, besteht und den größten Teil des von ihr aufgefangenen Lichtstroms nach unten wirft. Bei der halbindirekten Beleuchtung wird der Hauptteil des Lichtstroms gegen die Decke und den oberen Teil der Wände geworfen, während der kleinere Teil in den unteren Halbraum gestrahlt wird. Im allgemeinen werden die Körper für diese Beleuchtung in der Weise ausgeführt, daß die von ihnen eingeschlossene Glühlampe nach unten durch eine lichtstreuende Schale (Milchglasschale) abgeschlossen, oben dagegen durch Klar- oder Mattglasglocken abgedeckt wird. Die indirekte Beleuchtung, die teuerste und am wenigsten gebräuchliche, wird durch einen unter der Lichtquelle angebrachten lichtundurchlässigen Strahlspiegel erzeugt, der die gesamte aus dem Beleuchtungskörper austretende Lichtmenge gegen die Decke wirft. Von dieser zurückstrahlend, erzeugt sie eine nahezu schattenlose Beleuchtung. Anwendbar sind die mehr oder weniger indirekten Beleuchtungsarten nur, wenn die Decken und die oberen Wandteile hell und staubfrei gehalten werden können. Daß die Strahlspiegel jeglicher Art lediglich eine Umbildung der von der nackten Lichtquelle erzeugten Lichtverteilung bewirken, in jedem Fall aber, weil sie gleichzeitig Licht verschlucken, die Lichtmenge verringern, sei nur erwähnt.

Bei der Bewertung von Lichtträgern müssen Blendung, räumliche Lichtverteilung, Wirkungsgrad, Bauart und Preis berücksichtigt werden. Jede Blendung, sowohl die von der Lichtquelle unmittelbar erzeugte wie auch die durch den Strahlspiegel, muß vermieden werden. Abgesehen von den Schädigungen des Auges beeinflußt sie die Arbeitsleistung ungünstig. Daher müssen Beleuchtungskörper, die nach unten nicht durch eine lichtstreuende Schale abgedeckt sind, so aufgehängt werden, daß der Winkel des Sehstrahls gegen die wagerechte Ebene größer als 30° ist. Besonders groß ist, wie schon vorher erwähnt, die Blendungsgefahr bei den Gasfüllungslampen. Sie müssen deshalb von einem Strahlspiegel umschlossen sein, so daß das Auge vor unmittelbarer Bestrahlung geschützt ist. Als abschreckendes Beispiel einer unsachgemäßen Ausführung des Strahlspiegels sei der häufig an Pendeln und Tischlampen anzutreffende flache kegelförmige Schirm erwähnt. Er umschließt die Glühlampe nur wenig, nimmt infolgedessen auch nur einen geringen Teil des von der Lampe ausgestrahlten Lichtes auf und wirkt deshalb schlecht; dabei belästigt er, weil die Glühlampe weit aus ihm herausragt, das Auge durch Blenden. Man schützt sich hier, was häufig zu beobachten ist, in einfacher Weise vor der Blendung, indem man ein Blatt Papier am Schirm befestigt.

Aus der räumlichen Lichtverteilungskurve ist zu erkennen, für welche Beleuchtungszwecke der Beleuchtungskörper besonders geeignet ist.

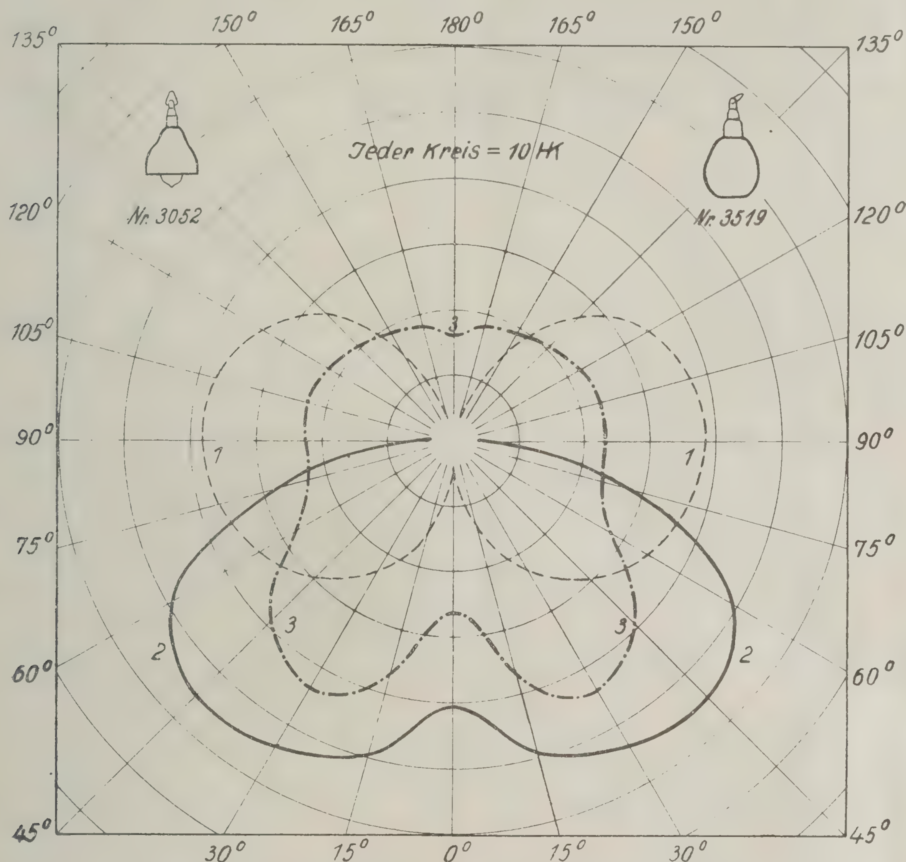
Der Wirkungsgrad, d. h. das Verhältnis des aus dem Beleuchtungskörper tretenden Lichtstroms zu dem von der nackten Lichtquelle erzeugten, darf nicht als ausschlaggebender Wert angesehen werden. Er wird bei Beleuchtungskörpern mit völlig lichtstreuenden und daher blendungsfreien Gläsern, die naturgemäß mehr Licht verzehren, geringer sein als bei unabgedeckten oder nur mit Klarglas abgedeckten, aber blendenden Körpern.

Ein Beleuchtungskörper muß so gebaut sein, daß er leicht gereinigt werden kann und ausreichend entlüftet wird. Namentlich Lichtträger für hochkerzige Gasfüllungslampen müssen zu deren Lebensverlängerung wirksam gekühlt werden. Ausstattung der Lichtträger mit verstellbaren Fassungen ermöglicht die Verwendung von Glühlampen verschiedener Größe und Herkunft.

Aus wirtschaftlichen Gründen sollen dauerhafte Lichtträger mit lichttechnisch einwandfreien Eigenschaften bevorzugt werden, zumal da die Beschaffungskosten nur einen verhältnismäßig kleinen Teil der Betriebskosten ausmachen.

Unter diesen Gesichtspunkten sind im Telegraphentechnischen Reichsamt im Laufe der letzten beiden Jahre u. a. die Erzeugnisse der folgenden Firmen geprüft worden:

Abb. 4.



Böker & Krüger Nr. 3519 u. 3052 mit 50kerziger Drahtlampe.

1 — — — nackte Lampe.
2 ——— mit Beleuchtungskörper Nr. 3052.
3 —·— mit Beleuchtungskörper Nr. 3519.

1. Böker & Krüger, Elektrotechn. Fabrik in Essen und Berlin-Neukölln,
2. Körting & Mathiesen A. G. in Leipzig-Leutzsch,
3. Dr.-Ing. Schneider & Co., Lichttechnische Spezialfabrik in Frankfurt (Main),
4. Wiskott-Licht G. m. b. H. in Berlin, Potsdamer Str. 13.

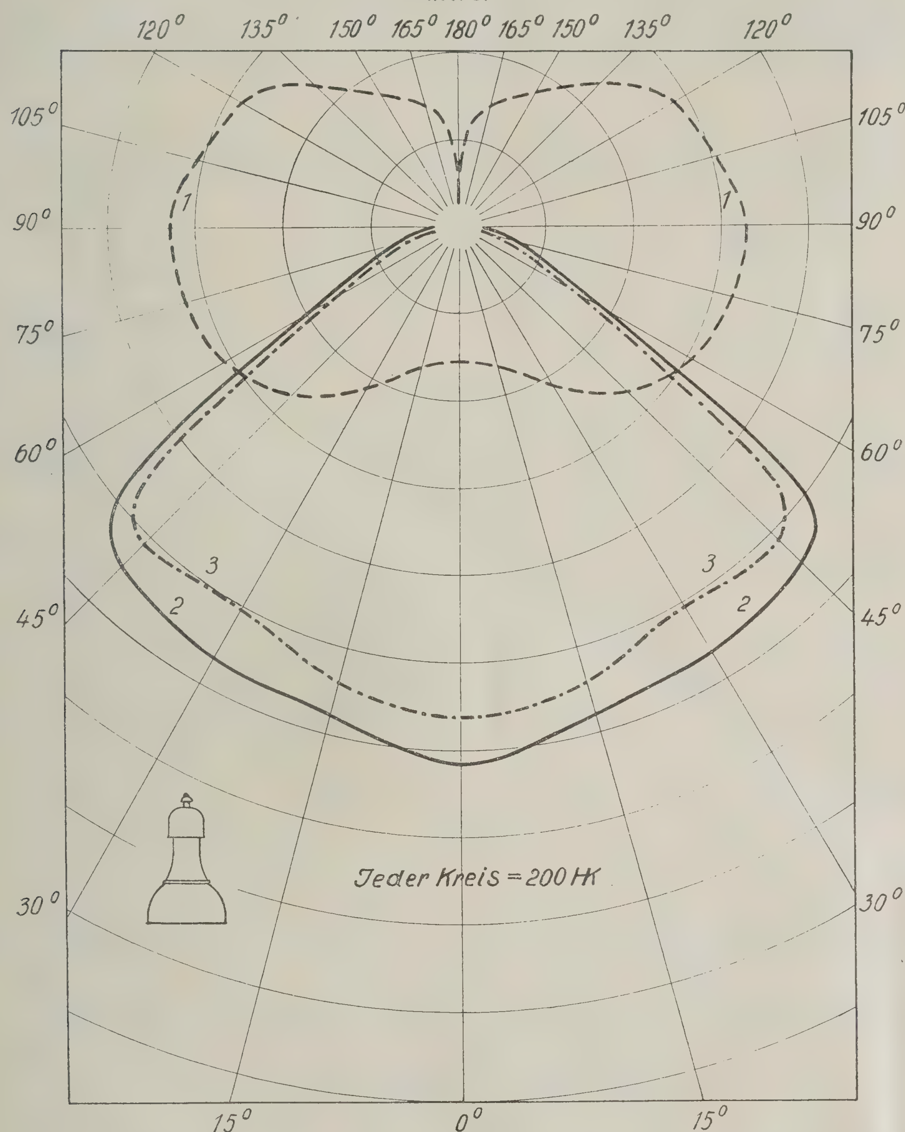
Die Übersicht 1 enthält die Angaben über die einzelnen Beleuchtungskörper und die Beleuchtungsart, für die sie besonders geeignet sind. Die Wirkungsweise einiger Körper ist aus den Abb. 4 bis 8 ersichtlich.

Übersicht 1.

Firma	Nummer der Preisliste	Beleuchtungsart	Verwendete Glühlampe	Nr. der Abb.	Bemerkungen
Böker & Krüger	3052 m. Fassung 3006	Direkt für Platzbeleuchtung	50 HK Drahtlampe	4	Eisenblech überschmelzt; Glockenform. Lichtquelle nicht völlig umschließend, daher nicht blendungsfrei.
	3519	Vorwiegend direkt für Platz- und Raumbeleuchtung	Desgl.	4	Opalglas, Glockenform, Lichtquelle umschließend, daher blendungsfrei.
	1883	Direkt für Raumbeleuchtung	500 Watt Gasfüllungslampe	—	Eisenblech emailliert, schwach gewölbt, Lichtquelle nicht umschließend, nicht blendungsfrei. Für Innenräume nicht geeignet.
	1884	Desgl.	Desgl.	—	Eisenblech überschmelzt, stark gewölbt, Lichtquelle umschließend, aber unten offen. Besonders geeignet bei hoher Aufhängung für große Räume, Packhöfe und Hallen.
	2413	Halbindirekt	Desgl.	—	Glaskörper mit Schmelzspiegel, unten Mattglas. Bei richtiger Aufhängung blendungsfrei.
	2412	Desgl.	150 Watt Gasfüllungslampe	—	
Körting & Mathiesen	564	Direkt für Platzbeleuchtung	50 HK Drahtlampe	6	Eisenblech lackiert, Glockenform. Lichtquelle umschließ., daher blendungsfrei.
	539	Direkt für Raumbeleuchtung	300 Watt Gasfüllungslampe	—	Eisenblech lackiert, stark gewölbt, Lichtquelle umschließ., unten Mattglas. Fassung verstellbar. Für hohe Aufhängung blendungsfrei.
	531	Desgl.	500 Watt Gasfüllungslampe	—	
	538	Desgl.	300 Watt Gasfüllungslampe	—	Wie vorstehend, aber unten offen. Besonders geeignet bei hoher Aufhängung in großen Räumen, Packhöfen und Hallen.
	530	Desgl.	500 Watt Gasfüllungslampe	5	
	521	Halbindirekt für Raumbeleuchtung	100 Watt Gasfüllungslampe	7	Glaskörper m. anschließender Metallverkleidung, Glocke a. Klar- od. Mattglas, untere Schale aus Milchglas. Fassung verstellbar. Blendungsfrei.
	505	Desgl.	500 Watt Gasfüllungslampe	—	Wie vorstehend, aber Glocke nur aus Klarglas.
	557	Desgl.	Desgl.	—	Glaskörper mit anschließender Metallverkleidung. Glocke aus Mattglas, untere Schale aus Milchglas. Fassung verstellbar. Blendungsfrei.
	503	Vorwiegend direkt f. Raumbeleuchtung	Desgl.	8	Wie vorstehend, aber Glocke aus Milchglas, untere Schale aus Mattglas.
Dr.-Ing. Schneider & Co.	R 503	Vorwiegend direkt für Raumbeleuchtung	Desgl.	—	Glaskörper mit Milchglasspiegel, untere Schale opalüberfangen. Fassung verstellbar. Blendungsfrei.
	D 600	Desgl.	Desgl.	—	Wie vorstehend, aber Glaskörper mit Schmelzspiegel.
	D 400	Desgl.	150 Watt Gasfüllungslampe	—	
Wiskott-Licht G. m. b. H.	76	Halbindirekt für Raumbeleuchtung	500 Watt Gasfüllungslampe	—	Körper mit Strahlspiegel. Untere Schale aus Mattglas. Fassung verstellbar. Blendungsfrei.
	104	Direkt für Raumbeleuchtung	Desgl.	—	Körper mit Strahlspiegel. Untere Schale aus dünnem Opalglas. Beleuchtung wird durch Streifenbildung gestört.
	80271 (B 32)	Direkt für Platz- u. Raumbeleuchtung	75 Watt Gasfüllungslampe	—	

Sie bieten in ihrer mannigfachen Wirkungsweise und Bauart allgemein die Möglichkeit, allen Ansprüchen zu genügen, die an eine zweckentsprechende,

Abb. 5.



Körting & Mathiesen Nr. 530 mit Gasfüllungslampe für 500 Watt.

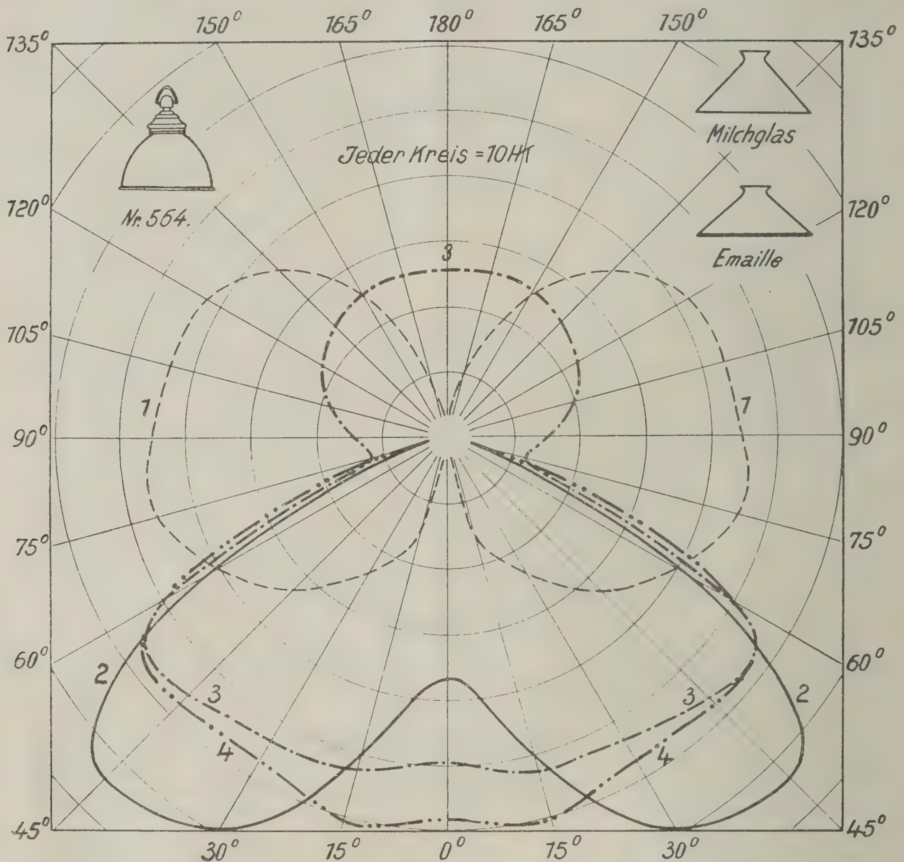
1 — — — nackte Lampe.
2 ——— mit Beleuchtungskörper (Strahlspiegelbelag: Schmelz).
3 —·— mit Beleuchtungskörper (Strahlspiegelbelag: Aluminiumbronze).

wirtschaftlich und auch geschmacklich befriedigende Beleuchtung gestellt werden können. So sind auch für die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung mehrere Körper besonders geeignet. Welchen von ihnen für die jeweiligen Verwendungszwecke der Vorzug zu geben sein wird, soll in Anbetracht der vielen

für eine Beleuchtungsanlage zu berücksichtigenden Punkte möglichst der Fachmann entscheiden.

Insbesondere sei hier auf die Abb. 7 und 8, die die Beeinflussung der Lichtverteilung durch verschiedenartige Gläser und Stoffe der Strahlspiegel veranschaulichen, hingewiesen. Abb. 7 zeigt die Lichtverteilung eines halbindirekten Beleuchtungskörpers mit Klarglas- und Mattglasglocke. Durch die

Abb. 6.



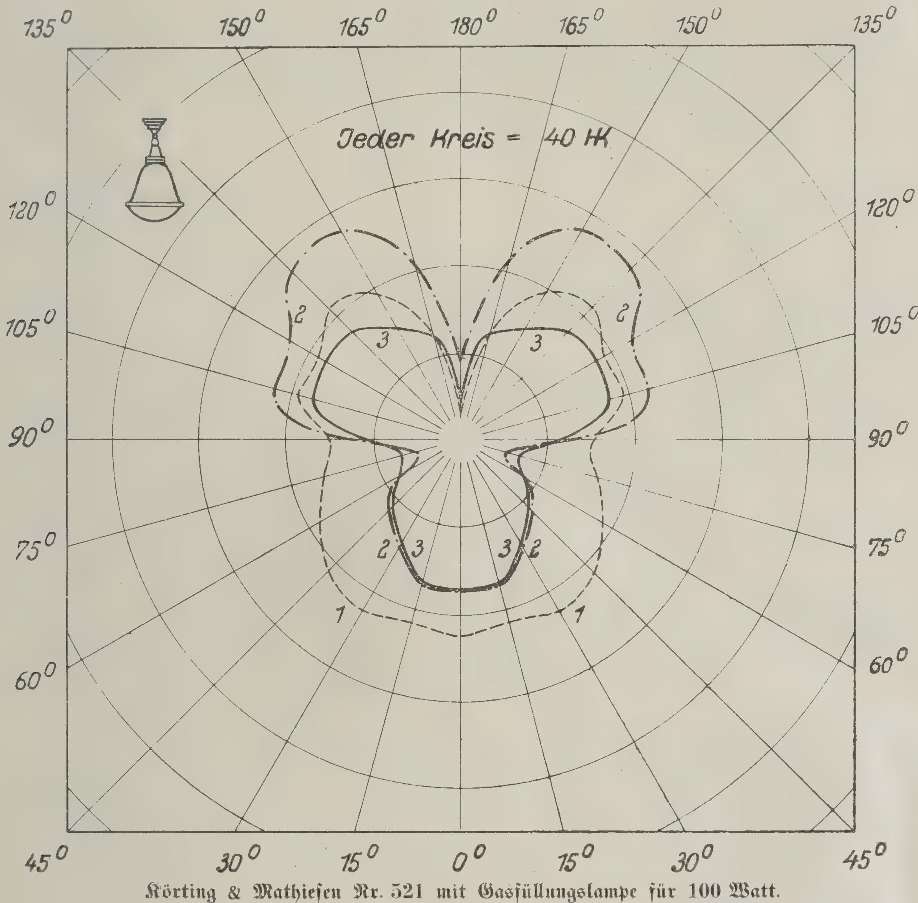
Körting & Mathiesen Nr. 564 mit 50kerziger Drahtlampe im Vergleich zum Kegelstrahlspiegel.

1 — — — nackte Lampe.
2 ——— mit Beleuchtungskörper Nr. 564.
3 —·— mit Kegelstrahlspiegel aus Milchglas.
4 —··— mit Kegelstrahlspiegel mit Schmelzbelag.

Verwendung der Klarglasglocke wird ein größerer Lichtanteil in den oberen Halbraum gestrahlt und der Wirkungsgrad des Beleuchtungskörpers günstiger gestaltet. Abb. 8 läßt eine Erweiterung der Prüfungen erkennen, indem die Beeinflussung der Lichtverteilung durch verschiedene Glasarten für Glocken und Schalen dargestellt wird. Die geringsten Verluste weist der Beleuchtungskörper auf, wenn Mattglas für Glocke und Schale (Kurve 3) verwendet wird; die größten Verluste treten ein, wenn beide Glaskörper aus Milchglas (Kurve 4) hergestellt sind. Der Wirkungsgrad des Beleuchtungskörpers wird dadurch

von 0,87 auf 0,74 herabgedrückt. Durch die anders gestalteten Lichtverteilungskurven wird allerdings auch der Charakter der Lichtverteilung geändert und die mit dem Beleuchtungskörper erzeugte vorwiegend direkte Beleuchtung (Kurve 2) in die halbindirekte Beleuchtungsart umgewandelt. Die Beeinflussung der Lichtverteilung, die durch verschiedenartigen Stoff der Strahlspiegel verursacht wird, ist aus Abb. 5 ersichtlich. Diese zeigt das Verhalten

Abb. 7.



Körting & Mathiesen Nr. 521 mit Gasfüllungslampe für 100 Watt.

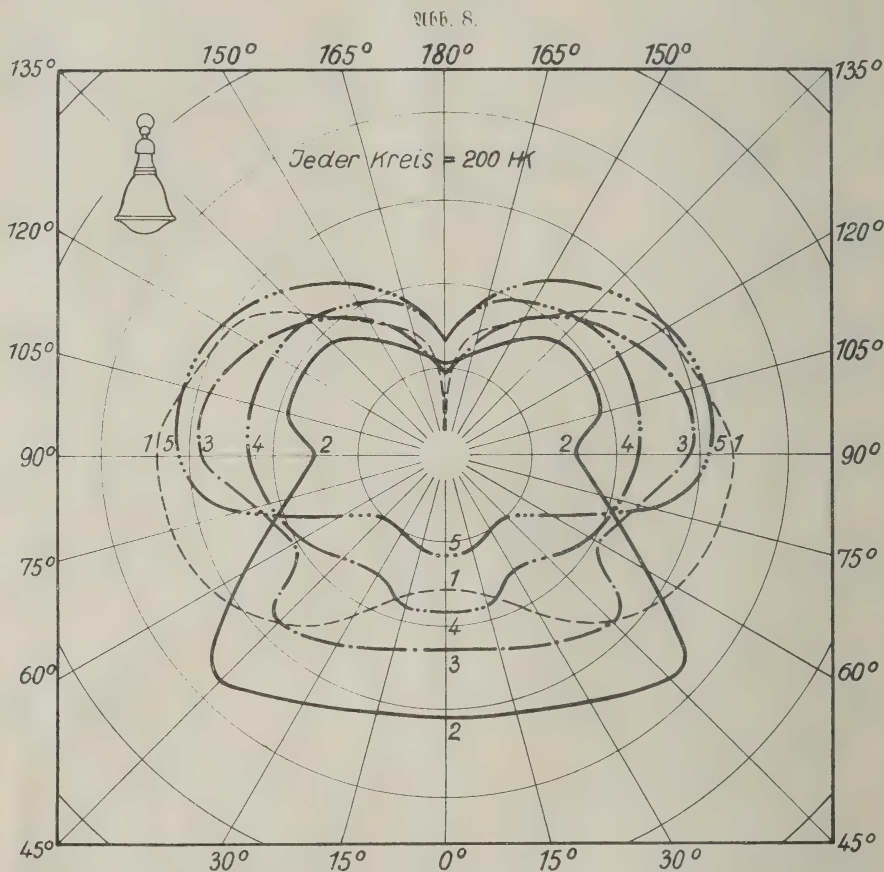
1 — — — nackte Lampe.
2 ——·—— mit Beleuchtungskörper, Glocke aus Klarglas (übliche Anordnung).
3 ———— mit Beleuchtungskörper, Glocke aus Mattglas.

eines Beleuchtungskörpers, dessen rückstrahlende Fläche aus einem Schmelzüberzug (Kurve 2) oder Aluminiumbronze (Kurve 3) besteht. Hier wird die Kurvenform kaum beeinflußt, es gelangt lediglich infolge der günstigeren Wirkung des Schmelzes, die den Wirkungsgrad des Körpers um etwa 10 v H erhöht, eine größere Lichtmenge in den unteren Halbraum. In den Abb. 4 und 6 wird die Wirkung einiger besonders für die Platzbeleuchtung geeigneter Strahlspiegel gezeigt. Beide Bilder lassen erkennen, daß ein Teil des aus den Milchglasspiegeln (Kurven 3) austretenden Lichtstroms für die Raumbeleuchtung nutzbar gemacht wird.

Beleuchtungsanlagen.

Das Telegraphentechnische Reichsamt hält nach den im Betrieb angestellten Beleuchtungsmessungen und unter Beachtung der von der Deutschen Beleuchtungstechnischen Gesellschaft aufgestellten Leitsätze für die Beleuchtung von Postdiensträumen die nachfolgenden Mindestbeleuchtungsstärken für erforderlich.

Abb. 8.



Körting & Mathiesen Nr. 503 mit Gasfüllungslampe für 500 Watt.

1 — — — nackte Lampe.
2 ——— mit Beleuchtungskörper (oben Milchglasglocke, unten Mattglasschale, übliche Anordnung).
3 —·— mit Beleuchtungskörper (Mattglasglocke und Mattglasschale).
4 —··— mit Beleuchtungskörper (Milchglasglocke und Milchglasschale).
5 —···— mit Beleuchtungskörper (Mattglasglocke und Milchglasschale).

A. Für Fernsprechämter.

1. Im Betriebssaal (an den Vielfachumschaltern)	12	Lux,
2. Für Verteiler und Relaisraum	30	»
3. Sammler und Maschinenraum	20	»
4. In der Mechanikerwerkstatt	50	»
5. In den Büroräumen	30	».

B. Für Telegraphenämter.

1. Im Betriebssaal:
   a) für Klopfer- und Morsebetrieb .... 30 Lux,
   b) für Hughes- und Ferndruckerbetrieb .... 20 »
   c) für Maschinentelegraphen .... 20 »;
2. Im Sammler- und Maschinenraum, in der Mechanikerwerkstatt und in den Büroräumen wie unter A 3 bis 5.

C. Für Postämter.

1. An den Schaltern und im Briefsortierraum .... 50 Lux,
2. In der Paketannahme, im Paketsaal, Entkartungsraum, in der Abfertigung und in den Büroräumen 30 bis 40 ».

D. Für Postscheckämter.

1. In der Scheckstelle .... 50 Lux,
2. Kontostelle .... 50 »
3. Umschlagdruckerei .... 30 bis 40 »
4. An den Adressiermaschinen .... 25 ».

Diese Werte stellen das Mindestmaß der Beleuchtung an der Arbeitsstelle dar; sie dürften gerade noch ausreichend sein für die Gewährleistung eines ordnungsmäßigen Betriebs.

Für die in den Ämtern vorhandenen Räume von untergeordneter Bedeutung sind ausreichend:

1. in Kleiderablagen und Erfrischungsräumen .... 10 Lux,
2. in Aborträumen .... 5 »
3. in Treppenhäusern .... 5 ».

Für die dem Publikum zugänglichen Räume kann eine Beleuchtung von 15 Lux als angemessen betrachtet werden.

Die Allgemeinbeleuchtung im Betrieb, die nur als Verkehrsbeleuchtung dient, soll nur zu etwa 5 bis 10 Lux bemessen sein. Dient sie gleichzeitig als Platzbeleuchtung, so ist das Erfordernis dieser für die Bemessung der Beleuchtungsstärke maßgebend.

Für die Allgemeinbeleuchtung von Räumen wird vorwiegend die halbindirekte Beleuchtungsart gewählt. Für die Platzbeleuchtung dagegen kommt hauptsächlich die direkte Beleuchtung als Zusatzbeleuchtung in Frage. Die indirekte Beleuchtung findet in Betriebsräumen nur selten Verwendung, weil sie infolge höherer Strom- und Reinigungskosten am unwirtschaftlichsten ist.

Ist es zweckmäßig, zur Beleuchtung eines Raumes viele niedrigkerzige oder wenige hochkerzige Lampen zu verwenden? Hochkerzige Gasfüllungslampen haben etwa den halben Stromverbrauch von kleinen Drahtlampen, auch wird die gesamte Lichtanlage, ihre Bedienung und Instandhaltung in wirtschaftlichem Sinne günstig beeinflußt, je weniger Lampen aufgehängt werden. Es ist daher durchaus geboten, einen Raum nicht mit mehr Lampen auszustatten, als mit Rücksicht auf eine gleichmäßige Beleuchtung und die Unterteilung, sofern öfters Teilbeleuchtung genügt, erforderlich ist.

Eine Aufstellung von allgemein gültigen Normen, wie die in den Diensträumen erforderlichen Beleuchtungsstärken erzielt werden, insbesondere welche Lichtstärken, Lichtträger und Lampenarten dafür zu verwenden sind, ist, wie aus den später angeführten Gründen erkennbar ist, nicht durchführbar. Nur für die direkte Platzbeleuchtung lassen sich die zu erzielenden Beleuchtungsstärken im voraus angeben, wobei aber Voraussetzung ist, daß die etwa noch

Übersicht 2.

Senkrechte Entfernung der (16 HK) Lampe vom Arbeitsplatz in Meter		0,5	0,75	1,0	1,25	1,5
Bei einem Abstand von 20 cm vom Lampenfußpunkt bis Tischmitte	Ohne Reflektor	22	9	3	1	0,6 Lux
	Mit Milchglasspiegel	56	28	17	11	7,3 Lux
	Mit Schmelzspiegel	62	32	20	12	8,8 Lux
	Mit Strahlspiegel von Körting & Mathiesen Nr. 564	64	27	15	10	6 Lux
Desgl. bei 30 cm Abstand	Ohne Strahlspiegel	21	10	5	3	1,2 Lux
	Mit Milchglasspiegel	45	25	16	10	7,2 Lux
	Mit Schmelzspiegel	47	28	18	12	8,6 Lux
	Mit Strahlspiegel von Körting & Mathiesen Nr. 564	60	29	16	10	6,1 Lux
Desgl. bei 50 cm Abstand	Ohne Strahlspiegel	16	9	5	3,5	2,3 Lux
	Mit Milchglasspiegel	26	19	13	9	6,7 Lux
	Mit Schmelzspiegel	27	20	14	10	7,6 Lux
	Mit Strahlspiegel von Körting & Mathiesen Nr. 564	36	25	16	11	6,9 Lux

Fragebogen für die Beleuchtungsanlage.

Bemerkung: Die stark umrahmten Teile werden vom T.R.A. ausgefüllt. Das Zutreffende ist zu unterstreichen. Auf der Rückseite dieses Blattes ist eine Zeichnung 1 : 100 anzufertigen, aus der Himmelsrichtung, Größe und Lage der Fenster und der Arbeitsplätze zu ersehen sind.

1. Gebäude: .... Ort:
2. Raum: .... Stock:
3. Auftrag erteilt durch:
4. Ausführende Firma:
5. Rückfragen richten an: ....
6. Projekt einreichen: ....
7. Öffentliche Ausschreibung — engere Ausschreibung — freihändige Vergebung
8. Stromversorgung: Gleichstrom — Wechselstrom — Drehstrom, Spannung: V
9. Zulässige Höchstbelastung der Leitung: .... Amp., Strompreis: .... ℳ/kWst
10. Abmessungen des Raumes: Länge = L, Breite = B .... m, L · B .... qm
11. Höhe bis Unterkante Decke H_1 = ... m
12. » » Unterzug H_2 = ... m
13. Beschaffenheit der Decke — glatt — gewölbt — mit Unterzügen
14. Farbe der Decke hell — mittel — dunkel
15. » » Wände hell — mittel — dunkel
16. Bemerkung, betreffend Reinigen und Weißen der Decke und Lampen:
17. Staubentwicklung — nicht — gering — normal — stark — sehr stark
18. Ist Platzbeleuchtung vorzusehen?
19. Steht diese endgültig fest? ....
20. Soll die Beleuchtungsstärke abgestuft werden können?
21. Für welche Zwecke? ....
22. Art der Arbeit: ....
23. Wird viel mit Kopierstift geschrieben? ....
24. Pulte schräg — gerade — Klappenschränke
25. Müssen die Wände gut beleuchtet sein? ....
26. Besondere Anforderungen an die Beleuchtung: ....
27. ....
28. ....
29. Anordnung der Beleuchtungskörper: ....
30. Lampenzahl für die Allgemeinbeleuchtung Z_1 .... für die Platzbeleuchtung Z_2
31. Lampenabstand in Längsrichtung a_1 .... m, in Querrichtung a_2 .... m
32. Lampenhöhe über der Meßebene (1 m über dem Boden): h = ... m
33. Lampenart: Vakuum — Gasfüllung — Bogenlampe
34. Wattverbrauch: .... Lichtstärke: ....
35. Beleuchtungsart: Vorwiegend direktes Licht
36. Direktes Licht
37. Direktes Licht tiefstrahlend
38. Direktes Licht breitstrahlend
39. Diffuses Licht vorwiegend tiefstrahlend
40. Halbindirektes Licht
41. Ganz indirektes Licht

42. Beleuchtung	erforderlich:	gemessen:	Bemerkungen:
43. E_{max} = Maximal			
44. E_{min} = Minimal			
45. U = Ungleichmäßigkeit			
46. η = Wirkungsgrad			
47. E_m = mittlere Beleuchtung			
48.			

49. Tageslichtquotient, Abstand vom Fenster 1 m ...., 2 m ...., 3 m ...., 4 m

vorhandene Allgemeinbeleuchtung nur von untergeordneter Bedeutung ist. In der vorstehenden Zusammenstellung (Übersicht 2) sind beispielsweise die Beleuchtungen angegeben, die von einer 16kerzigen Drahtlampe in einigen Strahlspiegeln für Platzbeleuchtung bei verschiedenen Aufhängehöhen erzeugt werden. Die nach den Lichtverteilungskurven unter Benutzung der für die Beleuchtung der wagerechten Ebene gültigen Formel $E = J \cdot \frac{\cos \alpha}{r^2}$ errechneten Werte stellen die Beleuchtungen in Lux dar, die inmitten einer Tischfläche erzeugt werden, wenn der Lampenfußpunkt 20, 30 und 50 cm von der Flächenmitte entfernt ist und die Lampe senkrecht nach unten hängt. Bei Verwendung von 25- und 50kerzigen Drahtlampen sind die angegebenen Beleuchtungsstärken mit 1,5 bzw. 3 zu vervielfältigen. Daraus ist ersichtlich, daß eine 16kerzige Lampe mit geeignetem Strahlspiegel eine vollkommen ausreichende Tischbeleuchtung liefert; nur darf eine gewisse Aufhängehöhe nicht überschritten werden, weil andernfalls die Beleuchtung zu schwach wird und die Gefahr der Blendung eintritt.

Die Allgemeinbeleuchtung von Räumen kann nicht in so einfacher Weise berechnet werden; sie zu entwerfen, ist Sache des Beleuchtungsingenieurs.

Es ist allgemein üblich und auch für die Verwaltung zu empfehlen, wenn bei Einrichtung neuer Beleuchtungsanlagen, auch wohl schon bei großen Änderungen, dem entwerfenden Ingenieur die erforderlichen Unterlagen auf einem Fragebogen vorseitigen Musters gegeben werden. Auf Grund solcher Unterlagen könnte das Telegraphentechnische Reichsamt bestimmte Vorschläge über die zweckmäßige Ausgestaltung von Beleuchtungsanlagen machen. Dabei könnten auch vorteilhaft die mit den Lichtquellen und Lichtträgern im Laboratorium gemachten Erfahrungen berücksichtigt werden.

Die heutige Zeit fordert größte Einschränkung im Kohlenverbrauch, mithin auch des elektrischen Stromes. Der Beleuchtungstechniker wird daher sein Hauptaugenmerk darauf zu richten haben, mit möglichst geringem Kohlenaufwand eine gute Beleuchtung zu schaffen, unter guter Beleuchtung nicht nur eine ausreichende, sondern auch eine gesundheitlich einwandfreie verstanden. Auch heute finden sich trotz der in den letzten Jahren erfreulichen Entwicklung des Beleuchtungswesens grobe Verstöße gegen die für diese Technik geltenden Grundbedingungen.

Das Telegraphentechnische Reichsamt hat in den letzten Jahren seine für die Prüfung elektrischer Lichtquellen und Lichtträger erforderlichen Einrichtungen vervollständigt und ist infolgedessen in der Lage, alle auf dem Gebiet des Beleuchtungswesens erscheinenden Neuerungen auf ihre Verwendbarkeit bei der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung zu prüfen. Bei der Beurteilung werden neben den vielen in vorstehendem angedeuteten Eigenschaften der Lampe und Lichtträger besonders die wirtschaftlichen bewertet.

Wissenschaftliche Betriebsführung.

Von Postdirektor L. Schneider in Berlin.

Im Jahre 1910 führten in den Vereinigten Staaten mehrere große Eisenbahn- und Schiffsgesellschaften einen erbitterten Kampf um die Reglung ihrer Frachtsätze. Die Öffentlichkeit verfolgte den Streitfall, der vor der Interstate Commerce Commission untersucht wurde, mit großer Aufmerksamkeit. Im Laufe der Verhandlungen ereignete sich ein bemerkenswerter Zwischenfall. Ein Anwalt der Schiffsgesellschaften, der spätere Oberrichter der Vereinigten

Staaten, Louis D. Brandeis, behauptete nämlich, die Eisenbahnen könnten erhebliche Summen sparen — ein Sachverständiger schätzte sie auf 1 Million Dollar täglich —, wenn sie eine Betriebsart einführten, die er »Wissenschaftliche Betriebsführung« nannte. Diese Behauptung erregte großes Aufsehen und wurde in der Tagespresse wie in den Fachzeitschriften eifrig erörtert.

Was Brandeis unter »Wissenschaftlicher Betriebsführung« meinte, war sachlich nichts Neues. Er hatte das sogenannte Taylorsystem im Auge. Neu war nur die Bezeichnung. Taylor hatte seine Gedanken über eine vernunftgemäße (rationelle) Betriebsführung bereits 1903 in einem Buche niedergelegt, das er »Shop management« [1]) (Die Betriebsleitung) nannte. Seine Bestrebungen waren zwar in Amerika wie im Ausland nicht unbekannt geblieben, die große Öffentlichkeit wurde aber erst durch den Brandeisschen Vorstoß auf sie aufmerksam. Seitdem ist die Frage der W. B.[2]) nicht wieder zur Ruhe gekommen. Sie hat vielmehr in allen gesitteten und gewerbefleißigen Ländern der Welt eine rasch steigende Bedeutung gewonnen. Das gilt insbesondere auch für Deutschland.

Taylors zweites, 1911 erschienenes Hauptwerk[3]), das eine zusammenfassende und übersichtliche Darstellung seiner Gedanken bietet, trägt die Überschrift »Die Grundsätze wissenschaftlicher Betriebsführung«. Taylor hat also die Bezeichnung W. B. übernommen, obwohl ihm nicht entgangen ist, daß sie den Inhalt seiner Lehre nur ungenau umschreibt. An Versuchen, sie durch eine bessere zu ersetzen, hat es nicht gefehlt. Wiederholt ist »Arbeitsparendes Leiten« vorgeschlagen worden. Der Ausdruck ist zwar treffender, aber nicht durchgedrungen. Ganz zu verwerfen ist die leider immer noch am meisten gebrauchte Bezeichnung Taylor-»System«. Sie bildet eine Waffe namentlich in den Händen der zahlreichen Gegner Taylors, wird aber auch von seinen Anhängern häufig wahllos nachgesprochen. System bedeutet ein starres Regelwerk. Davon ist aber bei Taylor keine Rede. Im Gegenteil, aus allen seinen Schriften und mündlichen Äußerungen geht hervor, daß sein Werk nicht an Formen gebunden ist, sondern daß lebendige, schmiegsame, auf jede Art menschlicher Tätigkeit anwendbare Gedanken es beherrschen.

Wir kommen nun zu der Frage: »Was ist W. B.?« Jeder Betrieb, ob Groß-, Klein- oder Einzelbetrieb, braucht dreierlei: Stoff, Menschen und Geräte. Der Stoff ist das Gegebene. Er soll durch die Menschen und Geräte verarbeitet werden, und zwar so, daß mit kleinstem Aufwand der größte Nutzen erzielt wird. Das gelingt aber nur selten. Fast überall wird mit Reibungen, mit mehr oder weniger großem Kraftverlust gearbeitet. Die Gründe hierfür liegen entweder bei den Menschen oder in Mängeln der Geräte; meistens trifft beides zusammen.

Bekanntlich haben die Menschen verschiedene Anlagen. Der eine eignet sich für eine bestimmte Arbeit, sie liegt ihm, wie man zu sagen pflegt, während dieselbe Tätigkeit dem anderen gar nicht behagt. Es ist aber selbstverständlich, daß ein Mensch nur da Hochwertiges leisten kann — ob er es tut, ist eine andere Frage —, wo er sich wohlfühlt. Ein gut durchgebildeter Betrieb müßte also darauf achten, daß alle Arbeiter, Kopf- oder Handarbeiter ist hierbei einerlei, sorgfältig ausgelesen, angelernt und an die »richtigen Plätze« gebracht werden.

[1]) F. W. Taylor, Shop management. Deutsch von Wallichs: Die Betriebsleitung. Jul. Springer, Berlin 1909.

[2]) W. B. = Wissenschaftliche Betriebsführung. Diese Abkürzung wird von jetzt an gebraucht werden.

[3]) F. W. Taylor, The principles of scientific management. Deutsch von Rösler: Die Grundsätze wissenschaftlicher Betriebsführung. R. Oldenbourg. München 1912.

Nicht weniger bedeutsam als dieser, man kann sagen, persönliche Teil der Arbeit, ist der sächliche, das Gerät. Der beste Arbeiter kann sich nicht entfalten, wenn sein Gerät mangelhaft ist. Es sollte daher nur zweckvolles Gerät verwandt werden. Zweckvoll ist ein Gerät, wenn es sich dem Arbeitenden anpaßt, größte Arbeitschnelligkeit sowie sparsamsten Kraft- und Stoffverbrauch gewährleistet.

Neben der persönlichen Eignung und der Güte des Geräts wirken aber noch viele andere Umstände auf die Leistungsfähigkeit des Menschen ein. So ist z. B. hinzuweisen auf die Einflüsse der Umgebung (Raum, Licht, Luft usw.), der Arbeitsdauer, der Entlohnung, der Einzel- und Gruppenarbeit, des Arbeitsrhythmus für alle sich gleichmäßig wiederholenden Verrichtungen, der Eintönigkeit, ferner auf die Wirkungen des Lebensalters und der Lebensgewohnheiten (Raucher, Trinker) usw.

Soll eine Arbeit den besten wirtschaftlichen Erfolg haben, so müssen also die Vorbedingungen richtig erkannt, bewertet und erfüllt werden. In größeren Betrieben ist das eine so umfangreiche und, wie ohne weiteres einleuchtet, so schwierige Aufgabe, daß sie ohne erheblichen Zeit- und Geldverlust nebenher nicht bewältigt werden kann. Ihre Lösung muß vielmehr besonderer Forschungsarbeit überlassen bleiben. Grundlage dieser Forschung ist genaue Sachkenntnis, ihre Richtschnur Planmäßigkeit. Dies sind die Kennzeichen der wissenschaftlichen Arbeit, und wir können daher mit vollem Recht eine Betriebsführung, die sich auf solche Forschungen stützt, als eine wissenschaftliche Betriebsführung ansprechen.

Fassen wir das Gesagte kurz zusammen, so ergibt sich für W. B. etwa folgende Begriffsbestimmung: »W. B. ist die Ermittlung der günstigsten Arbeitsbedingungen, besten Arbeitsweisen, zweckmäßigsten Geräte, passendsten Arbeitsverfahren und geeignetsten Arbeiter, um den Arbeitsertrag unter Schonung der Menschenkraft und sparsamster Verwendung des Stoffes auf die erreichbare Höhe zu bringen. Unter Arbeit ist hierbei nicht nur körperliche, sondern auch geistige Tätigkeit zu verstehen.«

Taylor hat für die betriebswissenschaftlichen Untersuchungen fünf Leitsätze aufgestellt, die sich dem Sinne nach mit der vorstehenden Begriffsbestimmung decken. Sie lauten:

1. Die Arbeit ist in ihre kleinsten Teile (Elemente) zu zerlegen. Diese Teile sind auf ihre Zweckmäßigkeit genau zu untersuchen.
2. Für jede Arbeit werden die geeignetsten Leute ausgewählt.
3. Diese werden sorgfältig angelernt und weitergebildet.
4. Die Betriebsleitung nimmt dem Arbeiter jede unnötige Gedankenarbeit ab.
5. Der Lohn richtet sich nach der Leistung.

Diese Leitsätze sind für das Großgewerbe, die Industrie, geschrieben, in der Taylor sein arbeitsreiches Leben verbracht hat. Sie lassen sich aber, wie schon angedeutet, ebenso gut auf jede andere menschliche Betätigung anwenden und damit selbstverständlich auch auf den Staatsverwaltungs- und Betriebsdienst.

Die Geschäftsführung der deutschen Staatsbetriebsverwaltungen wird bekanntlich stark bekrittelt. Man stellt die Betriebe im Vergleich zu den großen Privatunternehmungen als rückständig und schwerfällig hin. In der Verallgemeinerung stimmt das nicht, aber es muß zugegeben werden und ist von den maßgebenden Stellen auch wiederholt ausgesprochen worden, daß die Staatsbetriebe verbesserungsbedürftig sind. Der Postdienst macht hierbei keine Ausnahme. Verstöße gegen die Regeln einer vernünftigen Betriebsführung lassen sich in manchen Zweigen unseres Dienstes nachweisen. Nicht immer wird mit

den aufgewandten Mitteln wirklich das Beste erreicht. Mal sind die Fehler handgreiflich, mal liegen sie versteckter. Oft sind es auch scheinbare Kleinigkeiten, Sachen, über die hinweggesehen wird, da man sie für unwichtig hält, obwohl sie es tatsächlich nicht sind.

Die Mittel und Wege zur Beseitigung der Mängel oder wenigstens zu ihrer Abschwächung bis auf einen erträglichen Grad zeigt uns die betriebswissenschaftliche Untersuchung. Wer soll sie bei uns vornehmen? Es ist bereits ausgeführt worden, daß diese Arbeit nebenbei nicht geleistet werden kann. Die örtliche Betriebsleitung oder die Betriebsbeamten fallen aus, da es ihnen an der nötigen Zeit, den erforderlichen Hilfsmitteln und den Vergleichsmöglichkeiten fehlt, ganz abgesehen davon, daß zur erfolgreichen Durchführung betriebswissenschaftlicher Untersuchungen besondere Vorkenntnisse und Übungen notwendig sind. Es werden also besondere Dienststellen dafür zu schaffen sein. Um jedoch eine schädliche Arbeitszersplitterung und kostspielige Mehrfacharbeit zu verhüten, dagegen planvolles Zusammenwirken und einen geordneten Erfahrungsaustausch zu erreichen, wird ferner eine Sammelstelle einzurichten sein, wo die Fäden zusammenlaufen und von wo die nötigen Anregungen hinausgehen. In der Fachpresse ist wiederholt die Einrichtung eines Postversuchsamts für diese Zwecke empfohlen worden. Vielleicht werden die Verhältnisse einmal dahin führen. Einen Schritt auf diesem Wege hat die Postverwaltung vor einiger Zeit getan durch die Einrichtung einer Postversuchsabteilung bei der Oberpostdirektion in Berlin. Die Aufgaben dieser Stelle bewegen sich auf der Linie, die jedem nach den Grundsätzen der W. B. geleiteten Unternehmen gezogen ist. Ohne Frage lassen sich die Arbeiten der Versuchsabteilung nur mit tatkräftiger, verständnisvoller Unterstützung durch die Betriebstellen, die Stätten des eigentlichen werktätigen Postdienstes, durchführen. Auf Unterstützung kann eine Sache nur dann rechnen, wenn Ziel und Wege deutlich erkennbar sind. Über die W. B. herrschen vielfach noch recht verschwommene Anschauungen. Aufklärung ist also nötig und sie zu fördern, ist der Zweck dieser Ausführungen. In Anlehnung an die schon erwähnten fünf Taylorschen Leitgedanken soll erörtert werden, worauf es bei den betriebswissenschaftlichen Untersuchungen ankommt und welche Hilfsmittel uns zu Gebote stehen. Beispiele aus dem Postdienst und einige Hinweise auf andere Berufe sollen die Darlegungen ergänzen.

Vorweg muß ein Einwand besprochen werden, der immer wieder gegen die W. B. oder das Taylor-»System« erhoben wird und anscheinend unausrottbar ist. Es wird behauptet, die betriebswissenschaftlichen Untersuchungen dienten nur dazu, um aus den Arbeitern höhere Leistungen herauszupressen ohne Rücksicht auf Gesundheit und Berufsfreude. Selbstverständlich kann die W. B. wie jede andere Art der Betriebsleitung mißbraucht werden. Vereinzelt ist das auch geschehen, nicht in Deutschland, aber in Amerika, wo ganz andere wirtschaftliche und soziale Anschauungen herrschen als bei uns. Diese Auswüchse werden von niemandem schärfer verurteilt als von den Anhängern der wahren, richtig verstandenen W. B., mit Taylor selbst an der Spitze. Die W. B. soll ein Bindeglied sein zwischen Leitung und Arbeiter. An Stelle des gegenseitigen Mißtrauens, das jetzt leider noch oft besteht und eine künstliche Scheidung herbeiführt, weil der eine die Tätigkeit des anderen nicht genau kennt, soll Offenheit und gegenseitiges Vertrauen gesetzt werden. Der Leiter muß wissen, daß nicht er allein den Betrieb versteht, sondern daß er von den Arbeitern eine Menge nützlicher Erfahrungen sammeln kann, wie umgekehrt auch der tüchtigste Arbeiter sich vor Augen halten muß, daß ihm der Betriebsleiter manche Belehrungen geben kann, zu denen ihn seine umfassenden, nicht auf einen Ausschnitt der Arbeit beschränkten Kenntnisse befähigen. Beide sollen

sich verstehen und sich gegenseitig helfen, die Arbeitsvorgänge einfacher und leichter zu gestalten. Die Nutzleistung steigt dann von selbst, ohne daß eine erhöhte Kraftäußerung nötig wird. In diesem Sinne werden also die betriebswissenschaftlichen Untersuchungen bei uns zu führen sein.

Wir wenden uns nunmehr zu den fünf Leitsätzen Taylors. Der erste fordert die Zergliederung der Arbeit. Sie bildet die Grundlage der Untersuchung. Denn es ist selbstverständlich, daß eine Arbeit nur dann richtig beurteilt und bewertet werden kann, wenn sie in ihrer Zusammensetzung genau bekannt ist. Ein Arbeitsteil läßt sich außerdem leichter, schneller und erfolgreicher prüfen als ein ungeteilter Vorgang. Wieweit die Teilung zu treiben, was als kleinster, nicht weiter zerlegbarer Arbeitsteil anzusehen ist, darüber bestehen keine festen Regeln. Dies wird sich nach der Art der zu untersuchenden Tätigkeit richten. Außerdem spielt die Erfahrung eine Rolle. In jedem Fall ist aber zu beachten, daß die zu messenden Zeiten um so kleiner und die Beobachtungen um so schwerer werden, je mehr geteilt wird.

Die Arbeitszerlegung beantwortet uns zunächst die Hauptfrage: Welche Arbeit wird geleistet? Dann erfahren wir aber auch, wieweit der Mensch durch die Arbeit beansprucht wird und welche Leistungsfähigkeit die vorhandenen Mittel (Geräte usw.) besitzen.

Um die Arbeit zerlegen zu können, muß sie genau beobachtet werden. Dies geschieht im Betrieb selbst. Es kann aber mitunter zweckmäßig sein, die Beobachtungen im Versuchsraum vorzunehmen, wo man durch die störenden Nebenerscheinungen eines großen Betriebs nicht abgelenkt wird und deshalb zuverlässigere Ergebnisse bekommt. Was richtiger ist, Beobachtung im Betrieb oder im Versuchsraum, muß von Fall zu Fall entschieden werden. Die Beobachtung sollte sich zunächst auf die besten Arbeiter erstrecken. Denn nur von ihnen kann man lernen, wie die Arbeit am zweckmäßigsten, d. h. am schnellsten, sichersten und wirkungsvollsten auszuführen ist. Aber man darf sich nicht ausschließlich auf die besten Arbeiter beschränken, sondern wird auch mittelmäßige beobachten müssen, um die obere Grenze zu finden, an die wir die Masse der Menschen heranbringen können, ohne sie zu überanstrengen. Bei der Beobachtung der Mittelmäßigen ist jedoch stets im Auge zu behalten, daß sie uns nur den augenblicklichen Durchschnittswert der Leistung zeigen, auf dessen Verbesserung es aber gerade ankommt.

Ein gutes Hilfsmittel bei der Arbeitszerlegung, das insbesondere die an die Beobachtung sich anschließende Durchdenkung des Vorgangs erleichtert, ist eine schriftliche Darstellung, die zunächst die Bestandteile der Arbeit, daneben die Tätigkeit des Arbeiters aufführt und schließlich eine kurze Besprechung enthält. Wie eine solche Darstellung aussieht, zeigt das nachstehende Muster, dem der Arbeitsvorgang an der Sylbeschen Briefstempelmaschine zugrunde liegt. Auf die in der Spalte »Kurze Besprechung« angegebenen Mängel und Verbesserungsvorschläge wird im Laufe der Darstellung z. T. noch eingegangen werden.

Der wichtigste Teil der Arbeitsuntersuchung sind die Zeit- und Bewegungsmessungen. Taylor hat sein Werk ganz auf Zeitmessungen aufgebaut. Der Einfall stammt allerdings nicht von ihm, sondern, wie er selbst erzählt hat, von einem seiner Lehrer. Aber schon Jahrzehnte früher hat ein Deutscher, Albrecht Daniel Thaers, in seinem 1809 bis 1812 erschienenen Werke »Die Grundsätze der rationellen Landwirtschaft« den gleichen Gedanken ausgesprochen. Der erste, der ihn in die Tat umgesetzt und Zeitmessungen zur Erforschung von Arbeitsvorgängen sowie zur Steigerung von Leistungen in großem Umfang und mit großem Erfolg ausgeführt hat, ist jedoch Taylor gewesen.

Arbeitsvorgang an der Sylbeschen Stempelmaschine.

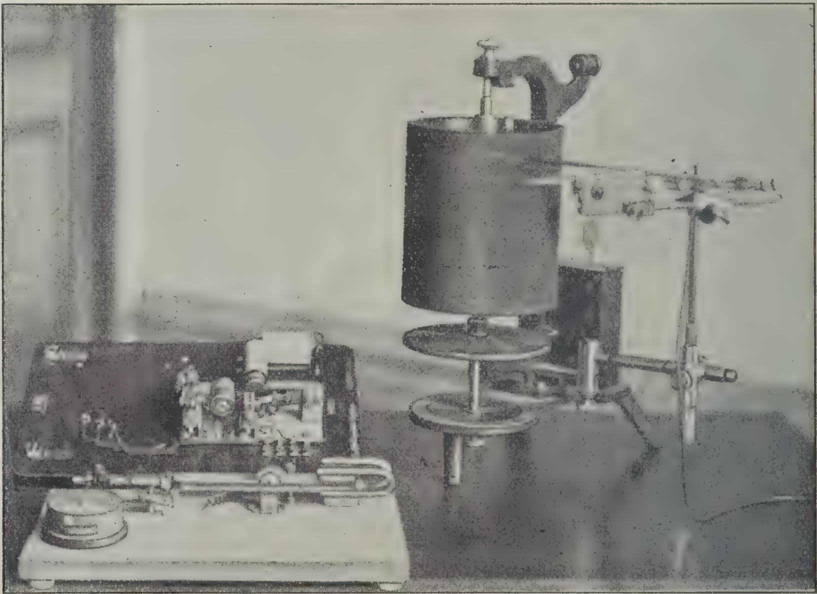
Nr.	Bestandteil der Arbeit	Tätigkeit des Bedienungsmanns	Kurze Besprechung
1	Hineinsetzen eines Stoßes von Briefen in den Behälter.	Ergreifen der Briefe mit beiden Händen.	Bedienungsmann steht. Arbeit ist im Sitzen auszuführen. Maschine muß richtige Höhe haben. Sendungen müssen so liegen, daß der Bedienungsmann sie auf dem kürzesten Weg und ohne erhebliche Belastung seiner Aufmerksamkeit ergreifen kann.
2	Anlassen des Motors.	Vorrücken des Schalthebels an der linken Seitenwand unter der Tischplatte.	Bedienungsmann muß sich bücken. Verlegung des Schalters auf die Tischplatte. Kürzester Weg, sinnfällige Anordnung. Schalter müssen sich gegen den Untergrund abheben.
3	Einschalten der Maschine.	Niederdrücken des Schalthebels an der unteren Kante der linken Seitenwand mit dem linken Fuße.	Der linke Fuß muß während der ganzen Stempelarbeit den Hebel niedergedrückt halten. Unnötiger Kraftverbrauch. Änderung durch Verlegung der Schaltvorrichtung auf den Tisch.
4	Hineinschicken der Briefe in die Maschine.	Briefe werden mit beiden Händen gehalten und durch schwachen Druck der linken Hand in die Maschine hineingelassen. Daumen der rechten Hand ruht auf den Sendungen, damit sie sich beim Hineinlassen nicht schräg stellen.	In der Pause läuft der Motor leer. Die Pause ist daher möglichst abzukürzen. Fußhebel wird während der Pause losgelassen.
5	Hineinsetzen eines neuen Stoßes von Briefen in den Behälter.	Wie zu 1.	Wie zu 1.
6	Wie zu 4.	Wie zu 4.	Wie zu 4 und 5.
7	Ausschalten der Maschine.	Loslassen des Fußhebels.	Wie zu 3, letzter Satz.
8	Anhalten des Motors.	Zurückdrücken des Schalthebels an der linken Seitenwand (siehe unter 2) in die Ruhelage.	Wie zu 2.

Bewegungsmessungen hat ein Mitarbeiter Taylors, der amerikanische Ingenieur Frank B. Gilbreth, eingeführt. Während die Zeitmessungen darauf abzielen, die niedrigste, d. h. ohne Überanstrengung, aber anderseits ohne unnötige Verzögerung zu erreichende Zeit für eine Arbeit festzustellen, sollen durch die Bewegungsmessungen die günstigsten, Zeit und Kraft sparenden Bewegungen gefunden werden. Beide Messungen ergänzen sich also.

Taylor hat als Hilfsmittel bei seinen Zeitmessungen die Stechuhr verwandt. Sie ist gewissermaßen das Sinnbild seiner ganzen Arbeit geworden und wird auch heute noch bei vielen Untersuchungen mit gutem Erfolg benutzt. Es gibt

verschiedene Arten von Stechuhren. Für einfache Zeitmessungen genügt eine Stechuhr mit $^1/_5$ bis $^1/_{10}$ Sekundeneinteilung und einem Druckknopf. Uhren mit zwei Druckknöpfen und $^1/_{1000}$ Minuteneinteilung sind besser und vielseitiger verwendbar. Man kann mit ihnen zwei Vorgänge hintereinander ohne Unterbrechung messen. Alle Stechuhrmessungen leiden aber unter einem erheblichen Mangel. Ihre Genauigkeit hängt zu sehr von der Rückwirkungs- (Reaktions-) Zeit des Beobachters ab, der zu Beginn und am Ende der zu untersuchenden Bewegung usw. den Stecher der Uhr drücken muß. Je schneller und kürzer diese Bewegungen sind, um so störender werden die Fehler und um so mehr verschieben sie das Bild. Es ist daher zweckmäßig, für die Messungen, soweit es die Beschaffenheit der Arbeit zuläßt, selbsttätige Zeitschreiber zu verwenden, die obendrein den Vorzug haben, daß sie nicht nur den zeitlichen, sondern auch den

Bild 1.

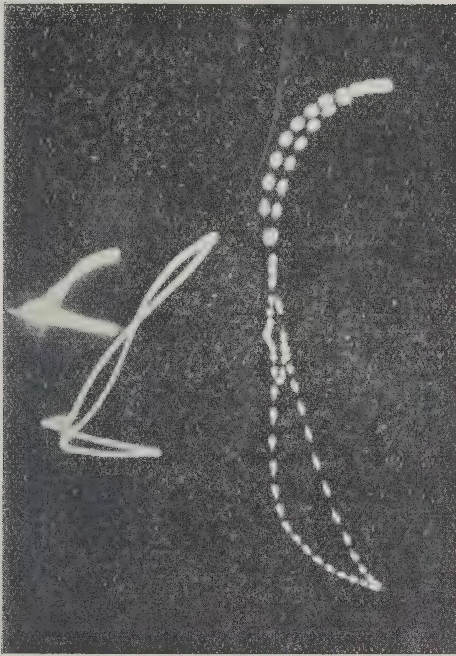


Bei der Versuchsabteilung der OPD Berlin benutztes Gerät für Zeitmessungen.

räumlichen Verlauf der Bewegung aufzeichnen. Sie bestehen in der Regel aus einer elektromagnetisch bewegten Stimmgabel mit bekannter Schwingungszahl (20, 50 und mehr Schwingungen in der Sekunde) und einer elektromagnetischen Schreibfeder. Beide sind untereinander an einem senkrechten Ständer befestigt und schreiben auf einen berußten Papierstreifen, der sich auf einer durch Uhrwerk bewegten Trommel dreht, Kurven, und zwar die Stimmgabel die Zeitkurve, die Schreibfeder die Arbeitskurve. Die Zeitlänge der Arbeitskurve ist aus der Zahl der darunter oder darüber verzeichneten Schwingungen der Stimmgabel abzulesen. An Stelle der Stimmgabel kann man auch einen Jaquetschen Chronographen verwenden, eine Uhr, die jede Sekunde oder jede $^1/_5$ Sekunde eine Schreibfeder hebt und senkt und dadurch auf dem Papierstreifen eine ähnliche Kurve hervorbringt wie die Stimmgabel. Bild 1 zeigt eine bei der Postversuchsabteilung benutzte Anordnung mit dem Jaquetschen Chronographen. Die elektromagnetische Schreibfeder ist an dem Ständer rechts

oben befestigt, der Chronograph darunter. Beide haben auf dem berußten Papierstreifen Kurven der geschilderten Art gezogen. Die obere Kurve zeigt einen Ausschlag nach oben. Er entspricht einer Bewegung, etwa der Arbeit eines Stemplers von dem Augenblick an, wo er auf das Stempelkissen aufschlägt, bis zu dem Augenblick, wo er den Stempelabdruck liefert. Die Messungen mit dem Jaquetschen Chronographen sind bequemer als die mit der Stimmgabel. Zur Ermittlung kleinster Zeiten, bis zu $^1/_{1000}$ Sekunde herunter, dient das leider sehr teure Hippsche Chronoskop. Ferner ist die von dem Bonner Professor Poppelreuter erfundene Arbeitschauuhr zu erwähnen. Sie wird elektrisch betrieben und eignet sich besonders zur Untersuchung längerer Arbeitsvorgänge. Man kann auf ihr die Arbeiten auch in anderen Räumen genau

Bild 2.



Zeitkreislaufbild. Armbewegung eines Briefverteilers.

verfolgen. Sie schreibt Zeit-, Mengen- und Stückkurven, vermerkt jede Arbeitspause, jedes Absetzen und jedes Nachlassen der Arbeitsgeschwindigkeit, ist also ein hervorragendes Hilfsmittel, aber wie das Hippesche Chronoskop sehr kostspielig.

Für die Bewegungsuntersuchungen ist das Lichtbild der gegebene Helfer. Man kann gewöhnliche Aufnahmen machen oder stereoskopische. Diese haben den Vorzug, daß sie bei Betrachtung durch ein gutes Stereoskop den Verlauf der Bewegung im Raume nach allen drei Richtungen deutlich erkennen lassen. Um die Bewegungslinien auf die Platte zu bekommen, befestigt man Glühlämpchen von 2 bis 4 Volt an den arbeitenden Gelenken oder am benutzten Werkzeug und macht die Aufnahmen dann in ganz oder halb verdunkeltem Raume. Sollen mehrere sich kreuzende Bahnen gleichzeitig aufgenommen werden, so muß man dafür sorgen, daß sie später auch auseinandergehalten

werden können. Dies geschieht durch Einschaltung von Stromunterbrechern in die Lichtleitung des einen oder andern Glühlämpchens. Die Bahnen lösen sich dann in Pünktchen auf, die je nach der Schwingungszahl der Unterbrecher näher oder weiter auseinanderstehen. Da die Schwingungszahl bekannt ist, läßt sich aus der Zahl der Pünktchen auch die Zeitdauer der Bewegung errechnen. Aufnahmen mit ruhig brennender Lampe heißen Zyklodiagramme oder Kreislaufbilder, Aufnahmen mit flackernder Lampe Chronozyklodiagramme oder Zeitkreislaufbilder. Das Verfahren stammt von dem schon erwähnten Gilbreth. Ein Zeitkreislaufbild ist vorseitig wiedergegeben (Bild 2). Es zeigt, von der Seite gesehen, die Armbewegung eines Briefverteilers, der je eine Sendung in das äußerste rechte Fach oben und unten eines Spindes hineinlegt. Die Lichtlinie am weitesten links entspricht der Bewegung der rechten Schulter, die mittlere der Bahn des Ellenbogens und die punktierte Linie der Bewegung des Zeigefingers. Die etwas verdickten mittleren Stellen der Linien sind die Ausgangspunkte der beiden Bewegungen. Der Briefverteiler ist 162 cm groß. Die Bewegungslänge beträgt 83 cm nach oben und 78 cm nach unten, die Bewegungsdauer, aus der Punktzahl der Lichtlinie errechnet, jedesmal $1^1/_3$ Sekunden. Man sieht aus dem Bilde deutlich, wieviel länger und damit ermüdender der Weg ist, den der Ellenbogen bei der Bewegung nach oben zu machen hat, als bei der Bewegung nach unten. Mit bloßem Auge ist der Vorgang auch nicht annähernd so zu erkennen, wie ihn das Bild uns zeigt.

Bild 3 und 4 sind Kreislaufbilder. Sie veranschaulichen die Bewegungsbahn des Hammerstempels bei einem gut und einem mittelmäßig arbeitenden Manne. Der Unterschied in der Arbeitsweise, zugleich aber auch in der Leistungsfähigkeit — und das sollte gezeigt werden — tritt auf den Bildern scharf hervor. Während der gute Arbeiter den Stempel in flach gewölbtem, gut ausgeglichenem Bogen schwingt, hebt der mittelmäßige Arbeiter den Stempel ungleichförmig und etwa dreimal höher als der andere. Er gebraucht nicht nur mehr Zeit, sondern auch mehr Kraft, verursacht stärkeres Geräusch, arbeitet unsicherer und liefert schlechtere Stempelabdrücke. Auf beiden Aufnahmen ist der höhere Bogen der Weg vom Stempelkissen zur Sendung, der flachere der Weg zurück. Bilder wirken bekanntlich nachhaltiger als das gesprochene oder gedruckte Wort.

Die vollkommenste, aber leider auch teuerste Unterstützung bei den Bewegungsuntersuchungen liefert das bewegliche Lichtbild, die Kinoaufnahme, über deren Nutzen nicht viel Worte gemacht zu werden brauchen. Sie ist namentlich in Amerika üblich, aber auch bei den Arbeitsuntersuchungen in Deutschland, z. B. von Schlesinger, schon wiederholt benutzt worden. Gilbreth hat für kinematographische Aufnahmen eine besondere, nach ihm benannte Uhr, die Gilbrethuhr, gebaut, die sehr schnell läuft und Zeiten bis zum millionsten Teil einer Stunde anzeigt. Die Uhr wird neben den abzubildenden Arbeiter usw. gestellt und mit aufgenommen. Man kann also auf den vorbeirollenden Bildern von der Gilbrethuhr genau ablesen, wie lange jede Bewegung gedauert hat. In der Regel stellt man neben die Gilbrethuhr noch eine gewöhnliche, um auch die Tageszeit der Aufnahmen festzuhalten, ferner eine Tafel, auf der Ort, Tag, Name des Beobachters, Witterung usw. angegeben sind. Zur Erleichterung der Bewegungsmessungen, insbesondere, wenn es darauf ankommt, die Länge der Bewegungen genau festzustellen, verwenden die Amerikaner bei Kinoaufnahmen durchsichtige, in gleichseitige Vierecke mit bekannter Seitenlänge eingeteilte Meßwände, die vor oder hinter dem abzubildenden Arbeiter aufgestellt werden.

Die Zeit- und Bewegungsuntersuchungen geben uns, wie wir gesehen haben, eingehenden Aufschluß darüber, welche Arbeit überhaupt geleistet wird. Das ist wesentlich, aber nicht alles, worauf es ankommt. Wir wollen auch er-

fahren, welchen Einfluß die Arbeit auf den Menschen ausübt. Der beste Gradmesser ist hierbei die Ermüdung. Jede Arbeit, die sich über eine gewisse Zeit hinaus erstreckt, wirkt ermüdend. Wann die Ermüdung eintritt, hängt von den verschiedensten Umständen ab. Der eine Mensch ist widerstandsfähiger,

Bild 3.



Bewegungsbahn eines guten Handstemplers.

Bild 4.



Bewegungsbahn eines mittelmäßigen Handstemplers.

kräftiger als der andere, die Leistungen schwanken, eine Arbeit, die uns fesselt, ermüdet weniger als eine Arbeit, die uns gleichgültig oder gar zuwider ist, die Einflüsse der Umgebung (Lärm, Staub, Beleuchtung, Wärme oder Kälte usw.), der Tageszeit (Tages- oder Nachtarbeit), der Jahreszeit machen sich geltend, die Arbeitsmenge, die Arbeitsgeschwindigkeit und die Körperhaltung (stehend, gebückt, sitzend) spielen eine große Rolle u. dgl. m.

Sobald die Ermüdung kommt, sinkt der Arbeitsertrag. Es muß also dafür gesorgt werden, sie möglichst lange aufzuhalten oder bald wieder auszugleichen. Aufgehalten wird die Ermüdung, wenn man alle unnötigen Bewegungen ausschaltet, dem Arbeiter überhaupt die Tätigkeit möglichst erleichtert. Dazu gehört u. a., daß man für eine Arbeit, die sitzend ebensogut ausgeführt werden kann wie stehend, auch Arbeitstühle liefert, und zwar richtig geformte, mit Rücken-, Seiten- oder Fußstützen versehene, wenn nötig federnde, Erschütterungen auffangende Stühle. Zum Ausgleich der Ermüdung dienen die Pausen. Sie richtig zu bemessen, nicht zu lang, nicht zu kurz, und sie zweckmäßig auf die Arbeitsdauer zu verteilen, ist ebenso wichtig wie schwierig. Ist eine Pause zu lang, so geht die Anregung verloren. Dies äußert sich darin, daß die Arbeit erst nach längerer Zeit wieder ihren Höhepunkt erreicht; ist sie zu kurz, so bleibt ein Ermüdungsrest zurück und die nächsten Ermüdungserscheinungen zeigen sich um so schneller.

Ganz einwandfreie Verfahren, die Ermüdung zu messen, gibt es bis heute noch nicht. Gebräuchlich sind die Blutdruckmessungen, Untersuchungen der Hautempfindlichkeit, der Seh- und Hörschärfe vor und nach der Arbeit, Aufmerksamkeitsprüfungen nach dem Kräepelinschen Rechenverfahren (Zusammenzählen langer Reihen einstelliger Zahlen) und dem Bourdonschen Durchstreichverfahren (Ausstreichen bestimmter Buchstaben, z. B. a, n, r) in einem Drucksatz usw. Am meisten wird aber mit Kraftmessern, den sogenannten Ergographen oder Energographen, gearbeitet, einer Erfindung des italienischen Gelehrten Mosso. Das Gerät besteht aus einem veränderlichen Gewicht, das an einer Schnur über eine Rolle läuft und mit dem Zeigefinger der rechten Hand nach den Schlägen eines Taktmessers bis zur Erschöpfung gehoben werden muß. Auf einer sich drehenden Trommel wird der Hubablauf in Form einer Kurve verzeichnet. Die Einzelheiten sind auf Bild 5 zu sehen, das einen vom Telegraphenzeugamt in Berlin nach Angaben der Postversuchsabteilung hergestellten Ergographen zeigt. Auf der Trommel ist die Kurve leider nicht zu erkennen. Die Messungen gehen so vor sich, daß man den Arbeiter zu Beginn seiner Tätigkeit vor und nach der Pause und am Ende der Schicht an den Ergographen setzt. Die Kurven untereinandergestellt, ergeben ein klares Bild der allmählich eintretenden Ermüdung und der Pausenwirkung. Aus einer Reihe solcher Beobachtungen lassen sich Schlüsse über die günstigste Lage der Pause usw. ziehen.

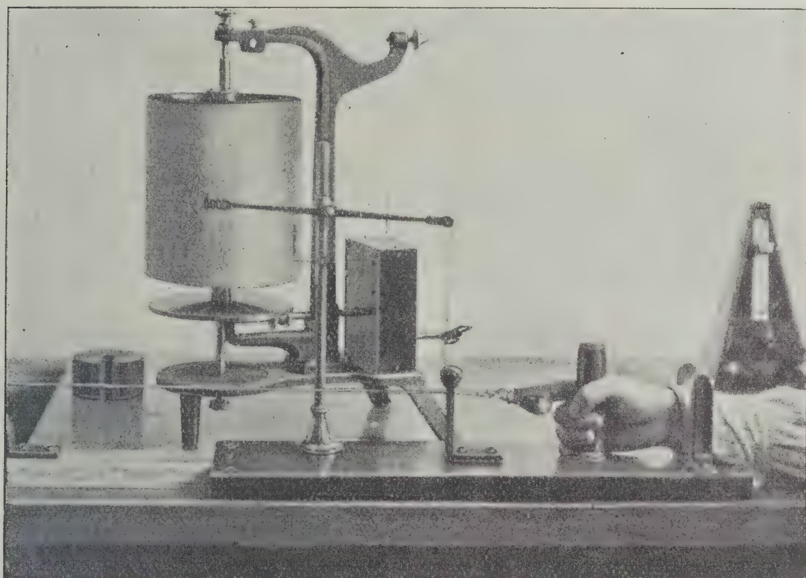
Die große Bedeutung der Ermüdungsmessungen dürfte nach den vorstehenden Ausführungen klar sein. Bei der Postverwaltung sind schon früher (durch Dohmen) aufschlußreiche Untersuchungen über den Einfluß des Fernsprechdienstes auf die Leistungsfähigkeit der Beamtinnen[4]) ausgeführt worden. Es bedarf aber ausgedehnter weiterer Prüfungen, um die Beziehungen zwischen Ermüdung und Leistungsfähigkeit in unseren verschiedenen Dienstzweigen zu klären. Die betriebswissenschaftlichen Forschungen werden sich gerade mit diesem allerdings recht schwierigen Gegenstand eingehend befassen müssen.

Als drittes, worauf uns die Arbeitszerlegung hinlenkt, war die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Mittel, der Geräte, angeführt worden. Sie steht, wie schon erwähnt, in Zusammenhang auch mit den Ermüdungsforschungen. Es ist klar, daß ein vollkommenes Gerät die Arbeit fördert und die Ermüdung verzögert, ein mangelhaftes die gegenteilige Wirkung ausübt. Daher muß gerade die Frage der Zweckmäßigkeit des Geräts mit besonderer Sorgfalt geprüft werden. Das Gerät soll, wie schon im ersten Teile dieser Ausführungen gesagt worden ist, die geringsten Anforderungen an die körperlichen und geistigen

[4]) Telegraphen- und Fernsprechtechnik, II. Jahrgang S. 41.

Kräfte des Arbeiters stellen, es soll sich dem Körperbau anpassen, die einfachste Form der Bewegungsbahn, die schnellste und sicherste Ausführung der Arbeit gestatten, die Sinnesempfindlichkeit, das Gedächtnis und die Aufmerksamkeit so gering wie möglich beanspruchen. Gegen alle diese Forderungen wird in unserem Betrieb noch recht häufig verstoßen. Dafür könnten zahlreiche Beispiele angeführt werden. Nur einige seien herausgegriffen. Die Briefverteilungspinde sind zuweilen unzweckmäßig. Sie haben entweder zu tiefe Fächer, wodurch unnötiger Raumverbrauch und damit eine verringerte Bewegungsfreiheit des Briefverteilers entstehen, oder die Fächer sind zu breit, so daß ein Mann weit ausholende Bewegungen machen muß, die Tischplatten sind zu groß, was auf denselben Fehler hinausläuft usw. Selbst in größeren Abfertigungen gibt es noch Grobverteilungspinde, die von vorn gelee.t werden müssen. Am zweck-

Bild 5.



Ergograph.

mäßigsten wären an sich Spinde in Tischform, weil die Bewegungen dann von oben nach unten, d. h. in der Richtung der Schwerkraft, verliefen und infolgedessen am wenigsten ermüdeten. Die Verwendung solcher Spinde scheitert aber daran, daß man nicht so viel Fächer anbringen kann, wie nötig sind. Wenigstens gilt das für die Feinbriefverteilung, für die Grobverteilung kann ein Tisch vielleicht ausreichen. Gewisse Schwierigkeiten bereitet das Leeren der Fächer. Was der Verteiler an Kraft spart, setzt der Fachleerer vielleicht wieder zu. Die Spinde nehmen außerdem viel Platz weg.

Ein italienischer Postbeamter, Adolf Mangiacapra, hat ein auf Rollen laufendes, verschiebbares Spind gebaut, das sich um seine wagerechte Achse drehen, geneigt oder sogar als tischförmiges Spind benutzen läßt. Der Briefverteiler kann also das Gerät seinen Arbeitsgewohnheiten, seiner Körpergröße, den Lichtverhältnissen usw. anpassen. Das neue Spind hat gegenüber der herkömmlichen Bauart entschiedene Vorzüge. Inwieweit es für deutsche Verhältnisse geeignet ist, müßte durch Versuche geklärt werden.

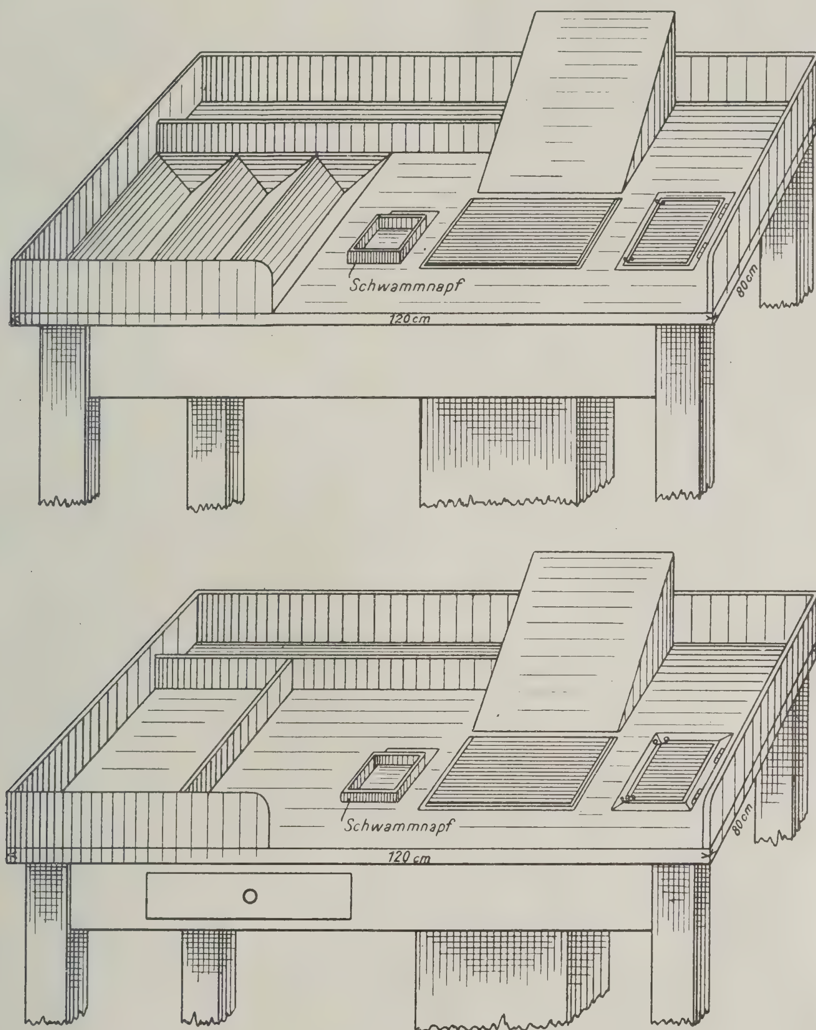
Wenig durchgearbeitet ist auch unser Stempelgerät. So sind z. B. an der Sylbeschen Briefstempelmaschine, wie aus der Nachweisung auf Seite 321 zu ersehen ist, die Schalter für den Motor und die Maschine ungünstig angeordnet, der Behälter für die zu stempelnden Sendungen ist nicht groß genug, der Bedienungsmann kann die Unterarme nicht richtig auf die Tischplatte legen, weil diese zu klein ist usw. Ähnliche Fehler hat die Kragsche Maschine. Die Universalstempelmaschne ist zu hoch (101½ cm), so daß der Bedienungsmann die Arme unnötig heben muß. Lange benutzte Hammerstempel tragen an den Stellen, wo der Zeigefinger und der Daumen anliegen, tiefe Spuren von Abnutzung. Dies läßt darauf schließen, daß der Griff nicht ganz richtig geformt ist, sich nicht der Hand genügend anpaßt. Ein Versuch hat diese Annahme bestätigt. Der Stiel eines alten Stempels ist am unteren Ende etwa 12 cm lang abgeraspelt, mit Isolierband bis etwas über die ursprüngliche Dicke und darüber mit einer Lage Stanniolpapier bewickelt worden. Mit diesem Stempel hat ein Mann einige Stunden gearbeitet. Es zeigten sich danach in der etwas nachgiebigen Bandmasse die gleichen Eindrücke wie an den alten Stempeln. Wie die Handgriffe richtig zu formen sind, läßt sich nur durch eine Reihe von Versuchen ermitteln. Vermutlich wird der Griff etwas verlängert werden, annähernd kugelförmig und gebogener auslaufen müssen.

Recht unwirtschaftlich ist es, daß der Stempel durch Schläge auf das Stempelkissen gefärbt werden muß. Die Arbeit wird dadurch erheblich vermehrt. Gelänge es, einen handlichen Stempel zu bauen, der sich selbsttätig färbt, so wäre das für den Betrieb ein großer Fortschritt. Der zu erwartende Zeitgewinn ist durch Versuche ermittelt worden. Hierzu wurde einer der gewandtesten Stempler des Briefpostamts in Berlin ausgewählt. Das Ergebnis war zunächst überraschend. Der Mann gebrauchte nämlich für 100 Stempelschläge nach der alten Arbeitsform durchschnittlich 39, nach der neuen durchschnittlich 41 Sekunden, also 2 Sekunden mehr. Es fand sich aber sogleich die richtige Erklärung hierfür. Dem Stempler war die alte Arbeitsart so in Fleisch und Blut übergegangen, daß er während des Versuchs immer wieder unwillkürlich die seitliche Bewegung nach dem Stempelkissen machte, anstatt so schnell wie möglich von oben nach unten zu schlagen. Ein richtiges Bild konnte also nur der Versuch an ungeübten Leuten ergeben. Hier stellte sich denn auch ein erheblicher Zeitgewinn nach dem neuen Verfahren heraus. Die Durchschnittszeit für 100 Stempelschläge betrug im Durchschnitt 61 Sekunden gegen 83,5 Sekunden nach der alten Art. Man wird danach in großen Betrieben, wo dauernd besondere Handstempler gebraucht werden, mit einer Ersparnis von mindestens 20 v H rechnen können.

Bei genauer Beobachtung des Stempelgeschäfts wird man weiter finden, daß die Sendungen nicht immer so auf den Stempeltisch gelegt werden, daß sie am bequemsten erreichbar sind. Sie müßten sich stets an den gleichen Stellen und in der gleichen Lage (Richtung) befinden, so daß der Stempler sie erfassen kann, ohne den Blick nach der Seite zu richten. Seine Aufmerksamkeit und Kraft wird dadurch, unmerklich zwar, aber sicher, geschont, und es wird ein verärgernder Gefühlston aus der Arbeit entfernt, der sich daraus ergibt, daß der Mann seine eigentliche Tätigkeit, das Stempeln, häufiger unterbrechen und den Stempel aus der Hand legen muß, um die Sendungen zurechtzurücken. Da Belehrungen oder Ermahnungen des Personals wenig nützen, bei dem häufigen Personenwechsel auch schwer durchführbar sind, muß für eine zwangsläufige Ordnung gesorgt werden. Es gibt dazu mehrere Wege. In den Stempeltisch können zwei V-förmige, 10 bis 11 cm tiefe Rillen eingelassen werden, in denen die Briefe dann ebenso stehen, wie in den ähnlich eingerichteten Kasten für die

Stempelmaschinen. Oder man setzt auf die vordere Kante des Stempeltisches und auf den Tisch selbst gleichlaufend mit der hinteren Kante Holzleisten, die durch eine dritte Leiste miteinander verbunden werden, so daß ein Doppel-T entsteht. Die zu stempelnden Sendungen werden in die Hohlräume des Doppel-T gelegt, die gestempelten in den Raum zwischen der hinteren Kante

Bild 6.



Neue Stempeltische.

des Tisches und dem oberen Balken des T. Aus der vorstehenden Zeichnung (Bild 6) sind die Einzelheiten zu ersehen. Die Einrichtung ist selbstverständlich nur für Briefe gewöhnlicher Größe gedacht. Sogenannte Langbriefe, Päckchen usw. müssen nach wie vor auf Tischen alter Bauart gestempelt werden.

Die auf dem Bilde dargestellte schiefe Ebene, auf die der Stempler die Briefe legt, ist durch Schrauben auf dem Tische befestigt. Ebenso ist das Holzkästchen, in dem sich der Schwammnapf befindet (zum Anfeuchten der Finger

der linken Hand), festgelegt. Hierdurch soll erreicht werden, daß sich beide Geräte stets am günstigsten Platze befinden, während der Arbeit nicht verrutschen und somit die kürzesten und bequemsten Bewegungen ermöglichen oder richtiger erzwingen. Die Briefauflage trägt an der unteren vorderen Kante eine Auskehlung, in die die Stempelunterlage hineingeschoben wird. Die Sendungen können dann glatt auf die Stempelunterlage heruntergezogen werden, während sie sonst u. U. in dem Spalt zwischen den beiden Geräten hängenbleiben würden.

Die hier besprochenen Gerätmängel stellen, wie schon angedeutet, nur eine kleine Auslese dar. Sie könnte ganz erheblich vermehrt werden. Es mag scheinen, daß es sich z. T. um bedeutungslose Kleinigkeiten handelt, um nebensächliche Fehler, deren Beseitigung mehr Nachdenken und Mühe verursacht, als der Erfolg rechtfertigt. Für den aus der Arbeitsreihe herausgenommenen Einzelfall an sich kann das sogar zutreffen. Man darf aber nicht vergessen, daß sich auch die kleinen Mängel aufsummen und dann ihre bremsende Wirkung zeigen. Also muß bei jeder betriebswissenschaftlichen Untersuchung auf alle Einzelheiten geachtet werden, mögen sie auch noch so unwichtig erscheinen, und es muß grundsätzlich alles beseitigt oder möglichst gemildert werden, was die Arbeit irgendwie hemmt oder erschwert.

Das Reichspostministerium beabsichtigt, die im Post- und Telegraphenbetrieb hauptsächlich gebrauchten Möbel zur Erleichterung und Verbilligung des Betriebs künftig zwar den Betriebsformen möglichst anzupassen, aber doch weitgehend zu vereinheitlichen, zu normen. Diese Gelegenheit müßte benutzt werden, um die Mängel unserer Geräte, soweit angängig, zu beseitigen. Allerdings sind dazu sorgfältige Untersuchungen nach einheitlichen Grundsätzen nötig. In kurzer Zeit lassen sich solche Fragen nicht erledigen. Man darf sich dabei auch nicht zu sehr auf die Gutachten verlassen, die aus der sogenannten Praxis kommen. Sie beruhen bisher in der Regel nicht auf betriebswissenschaftlichen Überlegungen oder Feststellungen.

Der zweite Leitsatz verlangt Auswahl der für die Arbeit geeignetsten und befähigsten Leute. Taylor hat diese Aufgabe nicht vollkommen gelöst. Er prüfte die Arbeiter im Betrieb selbst, inwieweit sie den Anforderungen entsprachen. Die brauchbaren wurden beibehalten, die anderen entlassen. Abgesehen von der Härte des Verfahrens ist es aber auch wirtschaftlich unvorteilhaft. Denn die unbrauchbaren Leute werden nicht immer sofort erkannt, sondern erst nach gewisser Zeit. Sie können dann aber schon erheblichen Schaden angerichtet haben. Es kommt also darauf an, die Ungeeigneten von vornherein fernzuhalten, den Betrieb gar nicht erst mit ihnen zu belasten und weiter, die geeigneten innerhalb des Betriebs so zu verteilen, daß jeder am »richtigen Platze« steht. Diese Aufgabe ist umso schwieriger, je größere Anforderungen die zu leistende Arbeit an die Geistestätigkeiten stellt. Der Unterschied wird klar, wenn man das Schleppen von Lasten und das Briefverteilen gegenüberstellt. Im ersten Fall entscheidet die Körperkraft, die leicht feststellbar ist, im anderen gibt aber eine Reihe geistiger Fähigkeiten den Ausschlag, die sich nicht ohne weiteres erkennen lassen und über die uns weder Schulzeugnisse noch schulmäßige Prüfungen oder Gutachten von Vorgesetzten genügenden Aufschluß geben. Hier entscheidet nur der psychologische Versuch.

Prüfungen von Geistestätigkeiten auf dem Gebiet der Erziehung, der Rechtswissenschaft und der Heilkunde gibt es schon seit geraumer Zeit. Das Wirtschaftsleben ist auffallend lange vernachlässigt geblieben. Erst die Untersuchungen des deutsch-amerikanischen Professors Hugo Münsterberg über die Berufstätigkeit von Straßenbahnführern, Schiffsoffizieren und Fernsprechbeamtinnen haben den Anstoß dazu gegeben, daß sich die Wissenschaft auch mit den seelischen Erscheinungen der wirtschaftlichen Vorgänge näher befaßte. Daraus

entwickelte sich recht bald, nicht zum wenigsten unter dem Einfluß des Krieges, die Berufseignungsforschung. Was vor wenigen Jahren in Deutschland noch fast ganz unbekannt war, die psychologische Berufsprüfung, ist heute fast etwas Alltägliches geworden. Kein bedeutendes Unternehmen stellt Lehrlinge ein, ohne sie vorher auf ihre Eignung zu untersuchen. Auch staatliche oder städtische Behörden sind gefolgt. Reichsbahn, Kriminalpolizei, Feuerwehr, Straßenbahn, Kraftwagengesellschaften usw. führen Eignungsprüfungen aus, in den Schulen wird Begabtenauslese vorgenommen, die neuzeitige Berufsberatung baut sich auf psychologischer Grundlage auf usw. Die Postverwaltung ist ebenfalls nicht zurückgeblieben. Sie steht sogar in der ersten Reihe, denn schon seit 1919 ist mit planmäßigen Untersuchungen des Fernsprechdienstes und mit der Entwicklung von Eignungsprüfungen für Fernsprechbeamtinnen begonnen worden. Diese Prüfungen haben sich bewährt, sind vervollkommnet, auf den Telegraphen- und Funkdienst und schließlich auch auf den Postdienst ausgedehnt worden. Zuständig für Eignungsprüfungen im Telegraphen-, Fernsprech- und Funkwesen ist die psychotechnische Stelle des Telegraphentechnischen Reichsamts, für Eignungsprüfungen im Postbetrieb die Postversuchsabteilung der OPD Berlin. Diese führt z. Zt. Eignungsprüfungen für Kraftwagenführer aus, es sollen aber nach und nach Prüfverfahren auch für die übrigen wichtigen Dienstzweige, Briefabfertigungs- und Bahnpostdienst, Schalterdienst, Entkartung, Päckereidienst, Scheck-, Rechnungsdienst usw. ermittelt werden. Auf welche Weise das geschieht, kann hier im einzelnen nicht geschildert werden. Es würde zu weit führen. Auf zwei Punkte ist jedoch besonders hinzuweisen. Brauchbare Eignungsprüfungen lassen sich nur auf der gesicherten Unterlage eingehender Berufskenntnis entwickeln. Diese Kenntnis verschaffen uns die betriebswissenschaftlichen Untersuchungen. Der enge Zusammenhang zwischen der wissenschaftlichen Betriebsführung und der angewandten Psychologie ist damit gegeben. Ferner, der Psychologe allein wird Berufsprüfungen ohne unverhältnismäßigen Zeitaufwand und ohne Fehlschläge nicht ausführen können. Er bedarf der Mitarbeit des Berufsangehörigen, ebenso wie dieser aus demselben Grund auf das Zusammengehen mit dem Psychologen angewiesen ist. Deshalb arbeitet die Postversuchsabteilung auch, soweit Eignungsprüfungen in Frage kommen, Hand in Hand mit einem Fachpsychologen.

Auf das engste verknüpft mit der Arbeiterauslese ist die Arbeiteranlernung und Weiterbildung. Bekanntlich spielt die Ausbildungsfrage heute bei der Postverwaltung eine wesentlich größere Rolle als früher. Der Betrieb verlangt gut durchgebildete Arbeitskräfte. Ein planmäßiger Unterricht ist daher nicht zu entbehren. Theorie und Praxis müssen, wie die neuen Ausbildungsvorschriften auch hervorheben, gleichmäßig berücksichtigt werden. Dies stößt aber auf verschiedene Hindernisse. Die Höhenlage des Unterrichts und das Zeitmaß des Fortschritts richten sich nach den Minderbefähigten. Diese werden bei der heutigen Auswahl, die im wesentlichen auf einer Abschätzung beruht, nicht rechtzeitig erkannt, erschweren den Unterricht und verursachen unnötige Kosten. Der Übelstand läßt sich durch die Eignungsprüfungen beseitigen. Künftig würde der Lehrer eine gesiebte, ziemlich gleichmäßig zusammengestellte Schülerzahl vor sich haben. Der Unterricht könnte flotter erledigt werden, der Erfolg wäre größer, und die Kosten würden sich verringern. Schwierigkeiten bereitet die Unterweisung in der Handhabung des Dienstes, die praktische Ausbildung. Trotz bester Absichten wird die Aufgabe oft nur unvollkommen gelöst. Das ist um so nachteiliger, als der Schwerpunkt des Unterrichts gerade in der Ausbildung für den praktischen Dienst liegen sollte. Sie geht jetzt in der Regel so vor sich, daß der Schüler einem erfahrenen Betriebsbeamten zur Anlernung beigegeben wird. Von dem Verständnis, dem Eifer und der Geschicklichkeit dieses

Beamten hängt es also wesentlich ab, wie sich der Schüler entwickelt. Der Erfolg kann gut sein, in anderen Fällen ist er es nicht. Die Schüler werden ungleichmäßig angelernt, sie eignen sich althergebrachte, zum Teil ganz unzweckmäßige Arbeitsweisen und Handgriffe an und lernen vor allem nicht immer die richtige Arbeitsgeschwindigkeit. Hierauf müßte aber besonders während der Ausbildungszeit geachtet werden. Fehler in der Arbeitsweise, die sich einmal festgesetzt haben, sind schwer wieder zu beseitigen, richtige, der Höchstleistung sich nähernde, aber die Kräfte schonende Arbeitsgeschwindigkeiten nur durch planmäßige Übungen zu erreichen. Diese Übungen in den Dienst selbst zu verlegen, sich darauf zu verlassen, daß der Neuling die anfängliche Unbeholfenheit nach und nach ablegen, gewissermaßen durch Schaden klug werden wird, ist sehr mißlich — man denke nur an den Schalterdienst — und sichert außerdem keinen vollen Erfolg. Es ist daher anzustreben, den Unterricht viel mehr auf praktische Übungen auszudehnen als jetzt geschieht. Das ist an mehrere Voraussetzungen geknüpft. Zunächst ist der Unterricht in Orten mit mehreren Postämtern an einer Stelle oder, wenn das nicht geht, an möglichst wenigen Stellen zusammenzuziehen, damit die Einheitlichkeit gewahrt bleibt. Ferner sind bei den Unterrichtstellen, nennen wir sie einmal Anlernschulen[5]), Einrichtungen zu treffen, die eine möglichst getreue Nachahmung der wirklichen Betriebsverhältnisse gestatten. Z. B. müssen Briefverteilungspinde aufgestellt, es muß eine Briefpost — Briefe, Postkarten, Drucksachen verschiedenster Größe, mit deutlichen und mangelhaften Aufschriften, Paketkarten usw. usw. — geschaffen werden, die nötigen Leitbehelfe sind zur Verfügung zu stellen, eine Schaltereinrichtung mit allen Büchern, Belegen, Geräten ist herzurichten und dergleichen mehr. Natürlich macht das zuerst Mühe und Kosten, aber die Aufwendung wird sich lohnen. Der Unterricht kann viel nachdrücklicher betrieben werden. Vor allem ist es möglich, den Schülern die beste Art der Dienstverrichtung beizubringen und ihre Leistung planmäßig zu steigern. Wettbewerbe lassen sich veranstalten, die wie kaum etwas anderes zur Erhöhung der Arbeitsgeschwindigkeit und zur Anfeuerung des Ehrgeizes beitragen. Die Schüler lernen abschätzen, was eigentlich geleistet werden kann, sie arbeiten besser mit, die Lehrer erkennen die Fähigkeiten der Leute, merken eher, wo nachgeholfen werden muß, ihr Blick für Mängel der Arbeitsformen und Geräte wird geschärft, kurz, es ergeben sich zahlreiche Vorteile, auf die wir jetzt ganz verzichten müssen. Es ist selbstverständlich, daß die Lehrkräfte betriebswissenschaftlich geschult sein müssen, und daraus folgt dann wenn nicht die Notwendigkeit, so doch die Zweckmäßigkeit eines engen Zusammenhangs zwischen den Anlernschulen und den Stellen, die mit den betriebswissenschaftlichen Untersuchungen beauftragt sind.

Mit diesen kurzen Hinweisen ist die Ausbildungsfrage nicht erschöpft, sondern nur angedeutet. Eine nähere Behandlung verbietet sich mit Rücksicht auf den Raum, würde auch zu weit von dem eigentlichen Gegenstand dieser Ausführungen ablenken. Zusammenfassend kann gesagt werden, daß vernunftgemäße Betriebsgestaltung, Eignungsprüfungen und Anlernschulen eine lebendige Einheit bilden müssen.

Im vierten Leitsatz heißt es, die Betriebsleitung solle dem Arbeiter jede unnötige Gedankenarbeit abnehmen. Der Nachdruck liegt auf dem Wort »unnötig«. Dies muß betont werden, denn gerade der vierte Leitsatz wird oft gründlich mißverstanden. Immer, wenn es heißt, das Taylor-»System« oder die W. B. führe zu einer Entseelung der Arbeit, mache sie eintönig, laufe nur

[5]) Vgl. hierzu den Aufsatz »Anlernschulen« in Nr. 20 der »Blätter für Post und Telegraphie« von Mitte Oktober 1922, S. 191/2.

auf eine möglichst große Ausnutzung oder gar Auspressung des Arbeiters hinaus und wie die bekannten Vorwürfe sonst lauten, immer dann muß dieser Leitsatz zum Beweis herhalten. Und doch enthält er weiter nichts als die ganz selbstverständliche Forderung, daß der Arbeiter von allem befreit werden soll, was nicht unmittelbar mit seiner Tätigkeit zusammenhängt, was ihn ablenkt, wodurch er behindert wird, seine Kraft zu entfalten, kurz, was nicht seine Sache ist, sondern Sache der Leitung. Man kann dem Durchschnittsarbeiter — und das ist die große Masse — nicht zumuten, sich den Kopf darüber zu zerbrechen, wie die Arbeit am zweckmäßigsten zu erledigen ist. Was dazu alles gehört, haben die voraufgegangenen Ausführungen gezeigt. In einem Betrieb, der nach wissenschaftlichen Grundsätzen geführt werden soll, ist scharf zu trennen zwischen der Arbeitsvorbereitung, die Sache der Leitenden ist, und der Arbeitsausführung, die den Wirkenden zufällt. Das ist die vernunftgemäße Teilung der Verantwortung, die aber längst nicht überall durchgeführt ist, auch nicht bei uns. Der Ausführende soll von der Mitarbeit an der Durchdenkung und Vervollkommnung des Arbeitsvorgangs nicht ausgeschlossen werden. Es ist schon gesagt worden, daß auf seine Mitwirkung gar nicht verzichtet werden kann. Zu bedenken bleibt aber immer, daß nur ein kleinerer Teil der Betriebsbeamten geneigt ist, sich dieser Mühe zu unterziehen. Die Masse läßt die Dinge an sich herantreten.

In diesem Zusammenhang ist noch einiges über die Bedeutung der Eintönigkeit, der Monotonie der Arbeit zu sagen. Eine sich dauernd wiederholende Tätigkeit stumpft den Menschen ab, und zwar nicht nur gegen die Arbeit, sondern ganz allgemein, namentlich, wenn sie nicht rhythmisch gestaltet werden kann. Ausnahmen kommen vor. Es gibt Menschen, die sich bei einer Tätigkeit wohlfühlen, deren dauernde Ausübung einen andern krank machen würde. Eintönige, unrhythmische Arbeiten findet man in Fabrikbetrieben mit weitgehender Arbeitsteilung, bei uns kaum. Wir verwechseln aber mitunter Eintönigkeit mit Gewohnheit. Es liegt in der menschlichen Natur begründet, daß eine Arbeit dann am wirkungsvollsten ist, wenn sie gewohnheitsmäßig verrichtet wird. Gewohnheit schont die höheren Verstandskräfte, setzt die Ermüdung herab, verstärkt die Arbeitsgeschwindigkeit und beugt Vergeudungen vor. Gewohnheitsmäßiges Arbeiten muß also gefördert werden. Das geschieht durch vorsichtige, wohlüberlegte Normung. Wird ein Arbeiter aus einem Betrieb in einen anderen gleichartigen versetzt, so leistet er an der neuen Stelle nur dann von Anfang an ebensoviel wie vorher, wenn er dort die gleichen Arbeitsformen, Geräte usw. vorfindet. Sonst braucht er eine gewisse Zeit zur Eingewöhnung, während der seine Leistung unter dem Mittel bleibt. Die Normung ist eine auch für den Postbetrieb sehr wichtige Angelegenheit. Wir müssen uns aber davor hüten, sie zu weit zu treiben. Die Betriebe gleichen sich nicht alle bis auf das letzte Tüpfelchen. Gewisse Spielräume müssen also bleiben.

Zum Schluß ist die Lohnfrage zu behandeln. Sie steht in der Reihe der Leitsätze zwar an letzter Stelle, ist aber mindestens ebenso wichtig wie die vier anderen Forderungen. Der Lohn des Arbeiters soll seiner Leistung entsprechen, ein Mindestlohn (Grundlohn, Grundgehalt) aber stets gesichert sein. Die Berechtigung dieses Leitsatzes ist unbestritten. Bekanntlich ist der Gedingelohn nach der Staatsumwälzung zunächst im allgemeinen beseitigt, aber sehr bald wieder eingeführt worden. Er bildet heute im Privatbetrieb die Regel. Für uns ist die Frage, ob die Bezahlung nach der Leistung, die Einführung eines Gedingeverfahrens, einer Mehrleistungszulage, Prämiengewährung oder dgl. auch für die Postverwaltung möglich sind. Es lassen sich Gründe dagegen anführen, aber auch viele gewichtige dafür. Sie gegeneinander abzuwägen, ist hier nicht

der Raum. Ich bin der Ansicht, daß eine Bezahlung nach der Leistung in der Form von gerecht abgestuften Zuschlägen zum Grundgehalt das wirksamste Mittel wäre, um den Postbetrieb in absehbarer Zeit wirtschaftlich zu gestalten. Schwierig ist die Ermittlung gerechter Sätze. Einerseits muß vermieden werden, daß die Beamten, um die abgestuften Zuschläge zu erringen, sich über Gebühr anstrengen, Schaden an der Gesundheit erleiden und vorzeitig dienstunfähig werden. Der angestrebte Erfolg würde sich dann u. U. in das Gegenteil verkehren. Auf der anderen Seite dürfen die Sätze aber auch nicht zu hoch bemessen sein und zu einer Überzahlung führen. Wir müssen uns ebenso vor Kleinlichkeit hüten wie vor übertriebener Weitherzigkeit.

Die Unterlagen zur Feststellung der Zuschläge werden durch die betriebswissenschaftlichen Untersuchungen gefunden. Diese müssen sich in jedem Dienstzweig über längere Zeiten erstrecken, damit alle Umstände erfaßt und gebührend bewertet werden, die fördernd oder nachteilig auf die Leistung einwirken. So kann z. B. im Schalterdienst die Annahme von 10 Einschreibbriefen zwei bis drei Minuten dauern, wenn es sich um eine vom Absender gut vorbereitete Massenauflieferung handelt, in einem anderen Falle kann dagegen die Annahme eines einzigen Einschreibbriefs das Doppelte und mehr dieser Zeit in Anspruch nehmen, wenn der Absender unbeholfen ist, unnötige Fragen stellt usw. Die gefundenen Mittelwerte können selbstverständlich nicht ohne weiteres für jeden Betrieb, ob klein, mittel oder groß, übernommen werden. Es müssen daneben auch die recht verschiedenen örtlichen Verhältnisse in die Rechnung eingesetzt werden. Das ist aber weniger schwierig als der erste Teil der Arbeit.

Gedingelohn, Prämienzuschläge usw. in Staatsbetrieben sind nichts Neues. Abgesehen vom Ausland, das insbesondere mit Rücksicht auf unsere heutigen Verhältnisse nicht zum Vergleich herangezogen werden soll, arbeitet die Reichsbahn schon seit einiger Zeit mit solchen Lohnarten. Die Kohlen- und Ölersparnisprämie für die Lokomotivführer ist wieder eingeführt worden, die Zugbegleiter erhalten Nebengebühren, die auf eine Erhöhung der Nutzleistung hinauslaufen, im Bahnunterhaltungs- und Verschiebedienst wird nach dem Gedingeverfahren gearbeitet usw. Es kommen hierbei zum Teil Arbeiter, zum Teil aber auch Beamte in Betracht. In der Postbeamtenschaft selbst sind Bestrebungen, die letzten Endes auf eine Bezahlung nach der Leistung hinauslaufen, schon wiederholt hervorgetreten, auch schon vor dem Krieg. Erinnert wird an die Vorschläge, den Weihnachts-, Neujahrs- usw. Verkehr nicht mit Aushilfen durchzuführen, sondern die Beamten zu den Mehrleistungen heranzuziehen und sie ihnen besonders zu vergüten. Bekannt ist auch, daß die Öffentlichkeit auf die Einführung des Gedingeverfahrens bei der Postverwaltung geradezu hindrängt. Der Abgeordnete Held hat sich in einer Denkschrift für den Verkehrsbeirat des Reichspostministeriums über diese Frage eingehend geäußert und den Gedingelohn als eine der Grundlagen für den Wiederaufbau der Verwaltung bezeichnet. Auch der Abgeordnete Morath hat in der Sitzung des Reichstags vom 15. Mai 1922 die Einführung des Gedingelohns als erwünscht bezeichnet, ferner hat der Abgeordnete Leicht in der Sitzung vom 16. Mai 1922 Prämien für sparsamen Benzin-, Öl- usw. Verbrauch im Kraftwagendienst empfohlen, in vielen Zeitungsaufsätzen sind ähnliche Gedanken verfochten worden usw. Es mag sein, daß die Zeit noch nicht ganz reif ist, um die Maßnahme durchzuführen. Sie wird aber einmal kommen und muß kommen, wenn sich nicht unser Ringen um eine durchgreifende Verbesserung des Dienstes auf halbem Wege festlaufen soll.

Ich stehe am Ende der Ausführungen. Sie sollten in großen Umrissen ein Bild entrollen von dem Wesen und den Aufgaben der W. B. Sie sollten die Wichtigkeit betriebswissenschaftlicher Forschungen im Postdienst dartun und

dazu beitragen, das Verständnis für eine Betriebsführung nach neuartigen Gesichtspunkten unter der Beamtenschaft zu wecken und zu fördern. Sicher wird nicht alles, was gesagt worden ist, ohne Widerspruch hingenommen werden. Das schadet aber nichts, kann vielmehr nur zu einer erwünschten Klärung der Sachlage führen und uns die Klippen zeigen, die wir vermeiden müssen. Je mehr sich unsere Beamtenschaft mit der W. B. befaßt, um so mehr wird sie sich mit ihr befreunden, um so schneller wird das Mißtrauen schwinden, das gegen die neue Betriebsweise noch hier und da besteht, und um so eher werden wir in gemeinsamer Arbeit zu dem erstrebten Ziele gelangen, den deutschen Postdienst mit Hilfe der W. B. wieder auf eine hohe Stufe der Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit zu heben.

Die rechtliche Natur der Zollordnungen, insbesondere der Postzollordnung.

Von Postassessor Dr. jur. Menny in Berlin.

Auf Grund des § 91 Abs. 5 in Verbindung mit § 167 Abs. 2 des Vereinszollgesetzes vom 1. Juli 1869 (VZG) hat der frühere Bundesrat durch Beschluß vom 28. Januar 1909 die mit Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 10. Februar 1909[1]) verkündete Postzollordnung (PostZO) erlassen. Die PostZO ist am 1. April 1909 in Kraft getreten. Sie gehört zu den zahlreichen Zollregulativen oder, wie man sie heute bezeichnet, Zollordnungen, in denen die Vorschriften des VZG näher ausgeführt und den einzelnen Handelszweigen und Verkehrsarten angepaßt werden. Die Frage nach der rechtlichen Natur dieser Zollordnungen ist im Schrifttum des Staats- und Verwaltungsrechts nicht einheitlich beantwortet worden. Die Art der Beantwortung hat keineswegs nur rein wissenschaftliche, sondern auch erheblich praktische Bedeutung. Von der Auffassung des Richters über das Wesen der Zollordnungen hängt es ab, ob bei Klagen oder bei Anfechtungen und Beschwerden auf Verletzung ihrer Vorschriften das Rechtsmittel der Revision oder der Rechtsbeschwerde[2]) gestützt werden kann. Auch wird der Rechtscharakter der Zollordnungen bei Schadensersatzklagen, die gegen das Reich auf Grund des Gesetzes über die Haftung des Reichs für seine Beamten vom 22. Mai 1910 oder gegen Reichsbeamte auf Grund des § 839 BGB wegen vorsätzlicher oder fahrlässiger Verletzung von Zollvorschriften erhoben werden, unter Umständen eine erhebliche Rolle spielen[3]).

In Übereinstimmung mit Art. 2 EG BGB bestimmt der Gesetzgeber im § 2 der für das gesamte Reichssteuerrecht grundlegenden Reichsabgabenordnung vom 13. Dezember 1919, daß Gesetz im Sinne dieser Ordnung jede Rechtsnorm ist. Der Begriff der Rechtsnorm deckt sich inhaltlich mit dem sogen. materiellen Gesetzesbegriff. Nach herrschender Lehre gibt es vier verschiedene Quellen, aus denen materielles Recht fließt: das Gesetz, die Rechtsordnung, die Autonomie und das Gewohnheitsrecht. Von ihnen ist das Gesetz die wichtigste Rechtsquelle und hat im öffentlichen Recht ausschließlichen Vorrang vor den übrigen Rechtsquellen. Die Hauptrechtsquelle abgeleiteter Art für das Reichsverwaltungsrecht, zu dem auch das Steuerrecht gehört, sind die Rechtsverordnungen. Sie schaffen gleich dem formellen Gesetz neues Recht, entfalten diese weitgehende Wirkung aber nur dann, wenn sie von den verfassungsmäßig

[1]) Zentralblatt für das Deutsche Reich 1909, S. 39.
[2]) Vgl. § 549 ZPO, § 267 Reichsabgabenordnung.
[3]) Vgl. Fleiner, Institutionen des deutschen Verwaltungsrechts, 4. Aufl. S. 65.

oder gesetzlich zur Rechtssetzung berufenen Organen innerhalb ihrer Zuständigkeit und der Grenzen des Gesetzes und in den vorgeschriebenen Formen erlassen und verkündet worden sind. Diese Voraussetzungen nachzuprüfen, ist nach herrschender Lehre Recht und Pflicht der ordentlichen und der Verwaltungsgerichte, sofern sie mit der Anwendung solcher Verordnungen befaßt werden[4]). Auch in der Begründung zum Entwurf der Reichsabgabenordnung wird ausdrücklich hervorgehoben, daß zu den Gesetzen Ausführungsbestimmungen rechtlichen Inhalts gehören, die auf Grund gesetzlicher Ermächtigung erlassen sind, jedoch unbeschadet des richterlichen Prüfungsrechts, ob ihr Inhalt sich in den gesetzlichen Schranken hält[5]). Bei steuerrechtlichen Ausführungsverordnungen muß daher, um sie als materielle Gesetze ansprechen zu können, geprüft werden, ob sie von einem zuständigen Staatsorgan innerhalb der Grenzen der Gesetze erlassen, ob sie in der vorgeschriebenen Form zustandegekommen und veröffentlicht sind und ob sie rechtlichen Inhalt besitzen.

Die Eigenschaft von Rechtsverordnungen ist von manchen Schriftstellern den Zollordnungen des früheren Bundesrats vornehmlich aus zwei Gründen abgesprochen worden. Art. 7 Ziff. 2 der Reichsverfassung vom 16. April 1871 habe den Bundesrat — abgesehen von besonderer reichsgesetzlicher Bestimmung — zum Erlaß der für die Ausführung der Reichsgesetze erforderlichen allgemeinen Verwaltungsvorschriften, nicht aber zur Aufstellung von Rechtssätzen ermächtigt; der deshalb notwendige besondere gesetzliche Titel zum Beschluß von Rechtsverordnungen sei im VZG aber nicht enthalten[6]). Die Verkündigung der Zollordnungen sei nicht in der hierfür vermeintlich einzig zulässigen Form, im Reichsgesetzblatt, erfolgt[7]).

Was die Verordnungsgewalt des früheren Bundesrats anlangt, so standen sich im Schrifttum bisher die Ansichten über ihren Umfang schroff gegenüber. Von der überwiegenden Mehrzahl der Schriftsteller wurde gelehrt, zum Erlaß von Rechtsverordnungen habe es einer jedesmaligen besonderen gesetzlichen Übertragung an den Bundesrat bedurft. Jedoch war — namentlich in neueren Veröffentlichungen — auch häufiger die gegenteilige Meinung vertreten[8]); sie wurde damit begründet, daß das Wort »Verwaltungsvorschrift« im Art. 7 Ziff. 2 a. a. O. nicht im streng theoretischen Sinne aufgefaßt werden dürfe, und daß hierunter daher nicht ganz ausschließlich objektive Verwaltungsverordnungen, sondern, wenn auch nur in beschränktem Umfang, soweit dies von Fall zu Fall als der Wille des Gesetzgebers, sei es ausdrücklich, sei es aber auch nur nach den gemeingültigen Regeln der Auslegung, gefolgert werden konnte oder mußte, im subjektiven Sinne diejenigen von der Verwaltung ausgehenden Verordnungen zu verstehen seien, die als rechtssetzende Ausführungsverordnungen zu Gesetzen erlassen wurden. Für die nach dem Inkrafttreten der Reichsverfassung vom 11. August 1919 erlassenen Verwaltungsvorschriften der Reichsregierung, auf die das Verordnungsrecht des früheren Bundesrats im wesentlichen übergegangen ist, läßt sich diese Lehre nicht mehr aufrechterhalten. Dies

---

[4]) Vgl. RGZ 24, S. 3; Urteil des Kammergerichts (KG) vom 26. 11. 1920 in Juristische Wochenschrift (JW) 1921 S. 588; vgl. auch Fleiner a. a. O. S. 74.

[5]) Bericht des 11. Ausschusses über den Entwurf einer Reichsabgabenordnung in »Verhandlungen der Verfassunggebenden Deutschen Nationalversammlung« Bd. 339 Aktenstück Nr. 1460 zu § 2 S. 1387, zu § 168 S. 1399.

[6]) So insbesondere Otto Mayer, Deutsches Verwaltungsrecht, 2. Aufl. Bd. 1 S. 338, und Kahn, Das besondere Gewaltverhältnis im öffentlichen Recht, Jur. Diss. Heidelberg 1912, S. 52.

[7]) Otto Mayer a. a. O. S. 368; Laband, Das Staatsrecht des Deutschen Reichs, 5. Aufl. Bd. 2 S. 108; Nawiasky, Deutsches u. österreichisches Postrecht 1. Teil S. 35 und andere.

[8]) Vgl. z. B. Anschütz in der Enzyklopädie der Rechtswissenschaft, 7. Aufl. Bd. 4 S. 165; Arndt, Das Reichsgericht und die Begriffe Gesetz- und Verordnungsvorschriften, Verwaltungsarchiv, Bd. 13 S. 214.

folgt aus der Entstehungsgeschichte des maßgebenden Art. 77, bei dem der Verfassungsausschuß der Nationalversammlung auf Grund eines Antrags entgegen dem Wunsche der Reichsregierung das Ausführungsverordnungsrecht ausdrücklich auf den Erlaß von objektiven Verwaltungsverordnungen beschränkt wissen wollte[9]). Es erübrigt sich indes, die auch heute noch bedeutungsvolle Streitfrage, ob der frühere Bundesrat bereits verfassungsmäßig zum Erlaß von Rechtsverordnungen ermächtigt war, hier näher zu behandeln[10]). Denn zum Erlaß der Zollordnungen ist der Bundesrat bereits durch den Gesetzgeber des VZG als gesetzliches Organ berufen worden. Daß aber die Übertragung der gesetzgebenden Gewalt an unmittelbare und mittelbare Staatsorgane für den einzelnen Fall, und zwar auch lediglich durch ein einfaches Gesetz, zulässig ist, wird im Schrifttum des Staatsrechts fast einstimmig anerkannt und gilt ebenfalls unter der Herrschaft der neuen Reichsverfassung[11]). Otto Mayer steht mit seiner Ansicht, die erforderliche besondere Ermächtigung zur Aufstellung von Rechtssätzen sei im VZG nicht zu finden, vereinzelt da. Er vermeint, die strenge Auslegung des im VZG und der Reichsverfassung von 1871 gebrauchten Begriffs »Verwaltungsvorschrift« vornehmen zu müssen, um die Kräfte, die nach seiner Lehre von der finanzrechtlichen Überwachungsgewalt in der Verwaltungsvorschrift stecken, aufzeigen und ihr Vorhandensein beweisen zu können; er setzt daher das Wort »Regulativ« des § 167 Abs. 2 VZG dem Ausdruck »Verwaltungsvorschrift« gleich, ohne irgendeine Begründung für diese Gleichsetzung zu geben. Für den Erlaß der PostZO hat der Gesetzgeber des VZG eine doppelte Ermächtigung erteilt. Im § 91 Abs. 5 a. a. O. weist er ausdrücklich auf ein besonderes Regulativ hin, das die näheren Bestimmungen wegen der Behandlung des Verkehrs mit den Posten enthalten soll, und im § 167 Abs. 2 verleiht er allgemein dem Bundesrat den gehörigen Rechtstitel zum Erlaß der zur Ausführung des VZG erforderlichen Regulative[12]). Die Übertragung der gesetzgebenden Gewalt galt zunächst dem Bundesrat des Zollvereins[13]), dessen Rechte und Aufgaben in Zollsachen mit der Reichsgründung auf den Bundesrat des Deutschen Reichs übergegangen sind. Auch Laband[14]), der die bereits verfassungsmäßig im Art. 7 Ziff. 2 der ersten Reichsverfassung im beschränkten Umfang erfolgte Ermächtigung des Bundesrats zum Erlaß von Rechtsverordnungen entschieden ablehnt, gibt zu, daß die in den Ausführungsbestimmungen zum VZG enthaltenen Rechtsvorschriften auf spezieller Delegation durch das Zollgesetz beruhen, und bezeichnet die Zollordnungen

[9]) Bericht und Protokolle des 8. Ausschusses über den Entwurf einer Verfassung des Deutschen Reichs in »Verhandlungen der Verfassunggebenden Deutschen Nationalversammlung« Bd. 336 S. 169, 326; vgl. auch Poetzsch, Verfassungsmäßigkeit der vereinfachten Gesetzgebung, Archiv des öffentlichen Rechts, Bd. 40 S. 169; Anschütz, Verfassung des Deutschen Reichs, S. 140; Hubrich, Das demokratische Verfassungsrecht des Deutschen Reichs, S. 138.

[10]) Verneint wird diese Ermächtigung in ausführlicher Begründung neuestens wieder von Hubrich, a. a. O. S. 166 f und vom Reichsfinanzhof in seinem Erkenntnis vom 8. 11. 1922 in »Sammlung der Entscheidungen und Gutachten des Reichsfinanzhofs« Bd. 10 S. 272.

[11]) Vgl. Triepel, Der Weg der Gesetzgebung nach der neuen Reichsverfassung, Archiv des öffentlichen Rechts, Bd. 39, S. 467; Poetzsch a. a. O. S. 167, 171 und Arndt in JW 1921, S. 498.

[12]) Otto Mayer erblickt in dem § 167 Abs. 2 VZG. offenbar nur einen Verweis auf Art. 7 Abs. 2 der alten Reichsverfassung. Er läßt hierbei indessen außer acht, daß es zur Zeit des Erlasses und Inkrafttretens des VZG noch kein geeintes Reich und keine Reichsverfassung gab und daß in der Verfassung des Norddeutschen Bundes vom 26. 6. 1867 Vorschriften über ein Verordnungsrecht des Bundesrats nicht enthalten waren.

[13]) Dieser konnte freilich nach dem damaligen Staatsrecht die Rechtsverordnungen nur feststellen; die rechtliche Verbindlichkeit erhielten diese, wie auch das VZG selbst, während des Bestehens des Zollvereins erst durch ihre Sanktion in den einzelnen Vereinsstaaten.

[14]) A. a. O Bd. 2 S. 93; Bd. 4 S. 411.

ihrem Inhalt nach »als zum Teil wahre Spezialgesetze«[15]). Der gleichen Ansicht sind die Erläuterer des VZG, soweit sie auf die rechtliche Natur der Zollordnungen eingehen[16]). Daß im Zollrecht unter dem Begriff der Verwaltungsvorschrift neben Verwaltungs- auch Rechtsvorschriften zu verstehen sind, geht hervor aus dem § 152 VZG, der die Übertretung der öffentlich bekanntgemachten Zollverwaltungsvorschriften unter Strafe stellt, aus dem § 153 a. a. O., der die subsidiäre Vertretungsverbindlichkeit Dritter für Geldbußen, Zollgefälle und Prozeßkosten festsetzt, zu denen die zu vertretenden Personen wegen der Verletzung dieser Verwaltungsvorschriften verurteilt worden sind, und endlich aus dem § 163 a. a. O., der den Grundsatz »Gesetzesunkenntnis schützt vor Strafe nicht« auf die Zollverwaltungsvorschriften ausdehnt. Zu diesen gehören alle in Ausführung des § 167 Abs. 2 VZG vom Bundesrat oder neuerdings von der Reichsregierung[17]) erlassenen Vorschriften, gleichgültig, ob sie sich als Verwaltungsvorschriften im objektiven Sinne oder als Rechtsverordnungen darstellen[18]). Otto Mayer[19]) gliedert die im Verordnungsweg erfolgenden Willensäußerungen der vollziehenden Gewalt in Verwaltungsverordnungen[20]) und Verwaltungsvorschriften; die Wirkung der Verwaltungsvorschriften auf die einzelnen setzt nach seiner Lehre das Bestehen eines besonderen Gewaltverhältnisses voraus, in das die Untertanen gegenüber der Verwaltung treten. Die Zollordnungen gehören nach Otto Mayer zu den Verwaltungsvorschriften und sind auf Grund der öffentlichen finanzrechtlichen Überwachungsgewalt von den Bürgern, die dieser unterworfen werden, zu befolgen[21]). An Otto Mayers Lehre schließt sich Kahn in seiner Arbeit an[22]). Auch er unterläßt es, das von ihm gleichfalls als ausschlaggebend angesehene angebliche Fehlen der genügenden gesetzlichen Delegation und der richtigen Bekanntmachung bei den Zollordnungen näher zu erörtern. Die Vorschriften dieser Ordnungen wollen sich nach Kahn nicht an jeden beliebigen Dritten wenden, sondern nur mit der Kraft der Dienstvorschrift an solche, die sich bereits innerhalb einer besonderen Rechtssphäre, in einem besonderen Gewaltverhältnis zur Steuerverwaltung befinden. Kahn[23]) sieht sich jedoch zu einer wesentlichen Einschränkung seiner Lehre veranlaßt und gibt zu, daß die Regulative, obwohl sie als Willensäußerungen des Gewalthabers im besonderen Gewaltverhältnis an sich keine Rechtsvorschriften seien, leicht dann zu solchen werden können, wenn sie sich lange Zeit hindurch bewährt haben und der Gesetzgeber sie nunmehr als Grundlage für das allgemeine Verhalten in Rechtsnormen umprägt.

---

[15]) Vgl. auch Haenel, Studien zum deutschen Staatsrecht, 2. Bd. S. 296, besonders Anm. 2, wo er das gemäß § 46 Abs. 1 des Branntweinsteuergesetzes vom 24. 6. 1887 durch den Bundesrat erlassene Branntweinnachsteuerregulativ (Zentralblatt für das Deutsche Reich S. 491) schon seines Inhalts wegen als eine Rechtsverordnung anspricht, die den zur Ausführung des Gesetzes erforderlichen Verwaltungsvorschriften im Sinne des Art. 7 Ziff. 2 der Reichsverfassung von 1871 angehört.

[16]) Vgl. Hoffmann, Vereinszollgesetz vom 1. 7. 1869 im Kommentar zu den Zoll- und Steuergesetzen des Deutschen Reichs, S. 109 Anm. 1 zu § 91; ferner S. 206 Anm. 2. Diese Anmerkung ist freilich unklar, da nach der Feststellung, daß die Ausführungsverordnungen des Bundesrats Rechtsverordnungen seien, auf Otto Mayers entgegengesetzte Lehre verwiesen wird. Vgl. ferner Löbe, Das deutsche Zollstrafrecht, 4. Aufl. S. 114, 185; Trautvetter, Das neue deutsche Zolltarifrecht, S. 5. Für das österreichische Recht vgl. auch v. Myrbach-Rheinfeld, Grundriß des Finanzrechts, S. 14.

[17]) Vgl. Art. 77, 179 Abs. 2 der Reichsverfassung vom 11. 8. 1919.

[18]) Vgl. Hoffmann a. a. O. S. 189; Löbe a. a. O. S. 184 und andere; vgl. auch RGZ 48, S. 85 und neuestens Hubrich a. a. O. S. 139 Anm. 4 u. S. 168, wo festgestellt wird, daß der Gesetzgeber im Einzelfall einer Verwaltungsbehörde die Delegation, zu einem Gesetz ausführende Rechts- und Verwaltungsverordnungen zu erlassen, erteilen und dabei ausnahmsweise für beide Verordnungen die positive Gesamtbezeichnung »Verwaltungsvorschriften« gebrauchen kann.

[19]) A. a. O. Bd. 1, S. 85, 86.

[20]) Dies sind nach dem Sprachgebrauch der herrschenden Lehre die Rechtsverordnungen.

[21]) A. a. O. Bd. 1 S. 370; vgl. auch Fleiner a. a. O. S. 155 ff.

[22]) A. a. O. S. 52.

[23]) A. a. O. S. 51.

Indessen gelangen auch Otto Mayer und Kahn, obwohl auf anderem Wege, zu dem Ergebnis, daß die Zollordnungen für jeden Staatsbürger bindende Normen enthalten und Rechtswirkungen äußern. Freilich müßte der Richter, der sich die Lehre, die Zollordnungen seien keine Rechtsverordnungen, zu eigen macht, grundsätzlich, wie bereits oben erwähnt, die Revision und unter Umständen auch die Rechtsbeschwerde im Verwaltungsstreitverfahren als unzulässig verwerfen, während andernfalls die Zulassung dieser Rechtsmittel möglich und lediglich jeweils von besonderer richterlicher Prüfung abhängig wäre, ob es sich bei einer behaupteten Gesetzesverletzung um eine nicht richtig angewendete Rechtsnorm oder nur um eine reine Verwaltungsnorm handelt.

Daß der Inhalt der PostZO über den vom Zollgesetzgeber erteilten Auftrag hinausgeht oder daß eine ihrer Vorschriften der im VZG getroffenen Regelung zuwiderläuft oder die gesetzlichen Schranken überschreitet, ist nicht nachzuweisen, auch im Schrifttum, soweit sich übersehen läßt, bisher nicht behauptet worden[24]) und bedarf daher keiner weiteren Erörterung.

Was die Verkündigung von Reichsrechtsverordnungen anlangt, so besteht hierüber keine verfassungsrechtliche oder gesetzliche Bestimmung. Im Art. 2 der Reichsverfassung von 1871 war für Reichsgesetze vorgeschrieben, daß sie durch Verkündung von Reichs wegen im Reichsgesetzblatt ihre verbindliche Kraft erhalten, eine Vorschrift, die in den Art. 70 der Reichsverfassung von 1919 gleichfalls übergegangen ist. Laband[25]) und andere haben aus der Entstehungsgeschichte, dem Wortlaut und der Satzfolge des Art. 2 der früheren Reichsverfassung hergeleitet, daß unter den Begriff »Reichsgesetze« im zweiten Satz a. a. O. alle vom Reich erlassenen Rechtsvorschriften, also auch Rechtsverordnungen als Gesetze im materiellen Sinne, fallen. Laband sieht den Hauptgrund für die Richtigkeit seiner Lehre[26]), auch Rechtsverordnungen bedürften zu ihrer Rechtsgültigkeit der Veröffentlichung im Reichsgesetzblatt, darin, daß im ersten Satze des Art. 2, unmittelbar der Verkündigungsvorschrift vorangehend, der Grundsatz aufgestellt ist: Die Reichsgesetze gehen den Landesgesetzen vor; da unter dem Ausdruck »Gesetze« des ersten Satzes nach herrschender Lehre sowohl formelle als materielle Gesetze zu verstehen sind, so widerspreche es den Regeln der Auslegungskunst, den Sinn des nachfolgenden Satzes plötzlich nur auf formelle Reichsgesetze anwenden zu wollen. Nachdem die neue Reichsverfassung in Kraft getreten ist, kann diese Beweisführung Labands auf sich beruhen. Der die Bestimmung über Verkündung der Reichsgesetze enthaltende Art. 70 der Reichsverfassung von 1919 spricht ausdrücklich von den verfassungsmäßig zustande gekommenen — also nur von formellen Gesetzen. Außerdem steht Art. 70 in einem anderen Zusammenhang als der Art. 2 der früheren Reichsverfassung. In den vorangehenden beiden Art. 68 und 69 ist auch nur von formellen Gesetzen die Rede, während die Vorschrift über den Erlaß der zur Ausführung der Reichsgesetze erforderlichen allgemeinen Verwaltungsvorschriften erst im Art. 77, dem letzten Artikel des die Reichsgesetzgebung regelnden V. Abschnitts der Reichsverfassung, gegeben ist[27]). Otto Mayer[28]) gibt keine eigene

[24]) Lediglich bei § 21 PostZO weist Hoffmann, a. a O. S. 114 Anm. 8, mit Recht darauf hin, daß dem Hinweis in dieser Vorschrift keine selbständige strafrechtliche Kraft innewohne, weil der Gesetzgeber den Bundesrat im § 91 letzter Absatz des VZG nicht zum Erlaß von Strafvorschriften habe ermächtigen wollen, daß mithin Zuwiderhandlungen gegen die PostZO ausschließlich nach den Strafvorschriften des VZG zu ahnden seien.

[25]) A. a. O. Bd. 2 S. 109.

[26]) Laband muß selbst zugeben, daß diese Lehre bei der, wie er sagt, im Deutschen Reiche herrschenden Verkündigungsunordnung der wirklichen Verwaltungsübung nicht entspreche (a. a. O. Bd. 2 S. 110 Anm. 2).

[27]) Vgl. RG in JW 1922 S. 1528 und Triepel a. a. O. S. 460, wo er ausdrücklich feststellt, daß der Verfassungsgesetzgeber im V. Abschnitt der Reichsverfassung nur mit dem formellen Gesetzesbegriff arbeitet.

[28]) A. a. O. Bd. 1 S. 368.

Begründung für seine Verkündigungslehre, die auch der ständigen Rechtsprechung des Reichsgerichts[29]) widerspricht.

Fehlt im Einzelfall eine ausdrückliche Vorschrift, so steht es im pflichtmäßigen Ermessen des zur Verkündigung der Verordnung Berufenen, zu bestimmen, wo die Veröffentlichung erfolgen soll[30]). Die Bekanntmachung muß je nach der Zahl derer, die von ihr betroffen werden, nur gehörig erfolgen, wie dies der Gesetzgeber auch in den §§ 152, 163 VZG betont. Da sich die Zollordnungen an einen sehr großen Kreis von Untertanen und sogar an Ausländer wenden, muß daher verlangt werden, daß ihre Veröffentlichung in einem amtlichen Blatte dergestalt geschieht, daß die allgemeine und zuverlässige Kenntnisnahme an allen Orten des Reichs leicht und mühelos für jedermann möglich ist[31]). Neben dem Reichsgesetzblatt dient hierzu nach der Übung des früheren Bundesrats, der Reichsregierung und der Reichsminister das Zentralblatt für das Deutsche Reich, in dem der Reichskanzler auch die PostZO bekanntgegeben hat[32]). Auch die Postordnung, in der Rechtsprechung und herrschende Lehre stets eine Rechtsverordnung gesehen haben[33]), und ihre Änderungen wurden früher im Zentralblatt für das Deutsche Reich veröffentlicht, eine Tatsache, um deren willen ihr — ähnlich wie bei den Zollordnungen — manche Schriftsteller[34]) die Rechtsnatur absprechen zu können glaubten. Um den — von den Gerichten und der herrschenden Lehre nie als stichhaltig anerkannten — Einwand der fehlerhaften Bekanntgabe endgültig zu beseitigen, hat der Reichskanzler bzw. der Reichspostminister die Postordnung in der Fassung vom 28. Juni 1917 und in den späteren Fassungen nebst ihren Änderungen im Reichsgesetzblatt verkündet. Aus dem gleichen Grunde und zur Herbeiführung möglichster Einheitlichkeit in der Bekanntgabe von den Postverkehr betreffenden Rechtsnormen ist das nämliche Verfahren bei der einzigen, seit der staatsrechtlichen Umwälzung bisher erfolgten Änderung der Postzollordnung beobachtet worden. Die Reichsregierung[35]), vertreten durch die sachlich zuständigen Minister, den Reichspostminister und den Reichsminister der Finanzen, hat die

[29]) Vgl. z. B. RGZ 40 S. 76; 48 S. 88; RGSt. 55 S. 119; 56 S. 156; Urteil des RG vom 7. 10. 1910, abgedruckt in der Zeitschrift für Zollwesen und Reichssteuern, Bd. 11 S. 90.

[30]) RG in JW 1922 S. 1528 und Kaisenbergs Ausführungen ebendort; Hoffmann a. a. O. S. 189 Anm. 2 zu § 152; Meyer-Anschütz, Lehrbuch des deutschen Staatsrechts, 7. Aufl. S. 673, 711; Schoen, Die Verordnungen, Handbuch der Politik, 3. Aufl. Bd. 1 S. 251; Lassar und Arndt in JW 1922, S. 308 ff und andere. Eine ausdrückliche Bestimmung ist z. B. im § 2 Abs. 4 der Eisenbahnverkehrsordnung vom 23. 12. 1908 (Reichsgesetzbl 1909 S. 93) — nach völlig herrschender Lehre einer Rechtsverordnung des früheren Bundesrats — für die Veröffentlichung von vorläufigen oder vorübergehenden Änderungen einzelner ihrer Vorschriften und im § 31 Abs. 1 der Fernsprechordnung vom 21. 12. 1922 (Reichsgesetzbl S. 931) für die Veröffentlichung weiterer fernsprechrechtlicher Bestimmungen getroffen werden.

[31]) Vgl. RGZ 40, S. 77; ferner KG in JW 1922 S. 309; die hier und in anderen neueren Entscheidungen ständig vertretene und sich vor allem auf Laband stützende Ansicht der Straffenate des KG, daß alle von Reichs wegen erlassenen Rechtsverordnungen in Ermanglung besonderer Vorschriften zu ihrer Gültigkeit der Veröffentlichung im Reichsgesetzblatt bedürften und daher bei ausschließlicher Bekanntgabe im Reichsanzeiger ungültig seien, steht freilich im völligen Widerspruch zur herrschenden Rechtsauffassung. Auch das Reichsgericht hat neuestens in seinem Urteil vom 11. 5 1922 (JW 1922 S. 1527) diese Meinung des KG als unzutreffend abgelehnt.

[32]) Laband, Die Verkündigung von Rechtsverordnungen des Bundesrats, Archiv des öffentlichen Rechts, Bd. 18 S. 332, rechtfertigt die Veröffentlichung der Zollordnungen im Zentralblatt für das Deutsche Reich als eine auf geschichtlichen Gründen und auf gewohnheitsrechtlicher Entwicklung beruhende Ausnahme.

[33]) Vgl. hierüber Neugebauer im Archiv für Post und Telegraphie 1921 S. 484 Anm. 8.

[34]) Z. B. Laband a. a. O. Bd. 3 S. 87, 88; Nawiasky a. a. O. S. 35.

[35]) Die Verordnungsgewalt des früheren Bundesrats auf dem Gebiete des Zollrechts besitzt nach dem heutigen Verfassungsrecht die Reichsregierung auf Grund des § 3 des Übergangsgesetzes vom 4. 3. 1919 (Reichsgesetzbl S. 285) in Verbindung mit Art. 179 Abs. 2 der Reichsverfassung vom 11. 8. 1919; vgl. auch Hubrich a. a. O. S. 177.

Verordnung zur Änderung der Postzollordnung vom 8. Januar 1922 gleichfalls im Reichsgesetzblatt[36]) veröffentlicht.

Die Angabe der Gesetzesvorschrift, auf Grund deren ihr Erlaß erfolgt, hat für die Rechtsgültigkeit der Rechtsverordnungen keine ausschlaggebende Bedeutung; die alte und neue Reichsverfassung und die Reichsgesetzgebung schreiben darüber nichts vor[37]). Die Verkündigungsorgane haben bei den Zollrechtsverordnungen die Voransetzung solcher Angaben früher offenbar willkürlich gehandhabt. Während z. B. der Eisenbahnzollordnung ein einleitender Satz vorausgeschickt ist, in dem die Gesetzesstelle, auf der ihr Erlaß beruht, mitgeteilt wird, fehlt bei der PostZO ein solcher Gesetzeshinweis[38]).

Wenn demnach die PostZO ohne Bedenken als gesetzesvertretende Verordnung, als formelle Rechtsverordnung angesprochen werden muß, so steht ihrer Rechtsnatur keineswegs der Umstand entgegen, daß sie eine materielle Rechtsverordnung nur zum Teil ist und außer Rechtssätzen zahlreiche Dienstvorschriften enthält. Denn in vielen Verordnungen, sogar auch in formellen Gesetzen, finden sich wegen des inneren Zusammenhangs, der Vollständigkeit, der Verständlichkeit oder aus anderen Gründen der Gesetzgebungstechnik häufig Rechtsvorschriften und Dienstvorschriften in einer engen und unentwirrbaren Verbindung[39]). Die PostZO wirkt mit einem Teil ihrer Vorschriften auf das Verhältnis der Reichspost- und Reichsfinanzverwaltung zu den einzelnen Rechtspersonen ein; sie bestimmt die den Staatsorganen im Zollrecht gegenüber den Untertanen zustehenden Befugnisse und Pflichten nach Inhalt und Umfang und schafft Rechtsbeziehungen zwischen ihnen. Sie setzt Recht zwischen Staat und Staatsbürger und bringt insoweit Ergänzungen des im VZG enthaltenen Zollrechts, insbesondere der unvollständigen Vorschriften des § 91[40]). Diese Ergänzungen[41]) haben die volle Kraft von Rechtssätzen, als wären sie im VZG selbst festgelegt, und geben innerhalb des dort gesetzten Rahmens Einzelvorschriften von minder großer Wichtigkeit und Bedeutung. Die Aufnahme solcher Rechtsnormen in das Gesetz selbst hätte dieses zu umfangreich, unübersichtlich und für den Gebrauch daher unhandlich gemacht und Änderungen, die bei der fortschreitenden Entwicklung und Zunahme von Handel, Wirtschaft und Verkehr im Zollrecht häufiger als in vielen anderen Rechtsgebieten erforderlich sind, unnötig verzögert, erschwert und vielleicht manchmal vereitelt; denn jedesmal, auch für den kleinsten Zusatz, hätte man dann die im allgemeinen schwerfälligen Faktoren der formellen Gesetzgebung in Bewegung setzen müssen. So ist seit dem Inkrafttreten des VZG, abgesehen von häufigeren Änderungen, das erste Postzollregulativ vom 11. Juni 1868 bereits zweimal durch Bundesratsbeschlüsse vom 5. Juli 1888 und vom 28. Januar 1909 neu gefaßt worden[42]). Ein bedeutsames Zeichen endlich dafür, daß sich auch der verordnende Bundesrat selbst des teilweise rechtlichen Inhalts der PostZO bewußt war, ist der Umstand, daß er im § 21 PostZO an Zuwiderhandlungen gegen ihre Bestimmun-

36) 1922 S. 183.

37) Vgl. Laband a. a. O. Bd. 2 S. 97 Anm. 1; vgl. auch Jellinek, Gesetz und Verordnung, S. 331.

38) In neuerer Zeit pflegen die verordnenden Organe gleichmäßiger zu verfahren und setzen bei der Verkündung allen Rechtsverordnungen, schon um die Prüfung ihrer Gesetzmäßigkeit zu ermöglichen oder wenigstens zu erleichtern, einen Hinweis auf die ermächtigende Vorschrift des Verfassungsgesetzgebers bzw. des Gesetzgebers voran. Dies ist auch bei der Novelle zur PostZO vom 8. 1. 1922 durch Anführung der §§ 91 Abs. 5, 167 Abs. 2 VZG, des § 3 des Übergangsgesetzes vom 4. 3. 1919 und des Art. 179 Abs. 2 der Reichsverfassung geschehen.

39) Vgl. Laband a. a. O. im Archiv des öffentlichen Rechts, Bd. 18 S. 328.

40) Vgl. auch Hoffmann a. a. O. S. 109 Anm. 1, wo er vor allem den Vorschriften über die Gestellungspflicht der Postverwaltung rechtliche Natur beimißt.

41) Jellinek, a. a. O. S. 381, spricht daher von gesetzesergänzenden Verordnungen, die in ihrer Gesetzmäßigkeit selbst durch ein spezielles Gesetz bedingt sind.

42) Über die Entwicklung der zollrechtlichen Vorschriften für den Postverkehr im 19. Jahrhundert vgl. Moch im Archiv für Post und Telegraphie 1893 S. 477.

gen ausdrücklich zollstrafrechtliche Folgen geknüpft hat[43]). Denn nur die Verletzung von Rechtsnormen, der Rechtsbruch, fällt unter das ordentliche Strafgesetz, während die Nichtbefolgung von Dienstvorschriften durch Beamte, für die sie gelten, lediglich eine Amtspflicht-, keine Rechtspflichtverletzung bedeutet und daher nur auf disziplinarischem Wege durch die vorgesetzte Behörde oder das Disziplinargericht geahndet zu werden pflegt.

Ein zweiter Teil der Vorschriften der PostZO enthält in der Form des Dienstbefehls Dienstanweisungen[44]) für die Gestaltung und praktische Handhabung des Zolldienstes durch die Post- und Zollbeamten, für die rein verwaltungsmäßige Tätigkeit der Post- und Zollverwaltung, für die Verteilung der Arbeitslast und für die Abgrenzung der Beziehungen beider Verwaltungen untereinander. Diese Vorschriften, die nicht über die Reichsverwaltung hinaus wirken sollen, haben die angewiesenen Behörden vermöge der Über- und Unterordnung der Verwaltungsorgane und die Reichsbeamten kraft der Dienstpflicht, die sie der Dienst- und Amtsgewalt des Reichs schuldig sind, zu erfüllen; sie gelten daher ausschließlich innerhalb des staatlichen Verwaltungskörpers, ohne Rechte und Pflichten Dritter unmittelbar zu begründen, aufzuheben oder umzugestalten. Dem Dienstrecht der PostZO wohnte bis zum Inkrafttreten der neuen Reichsverfassung[45]) nur eine gewisse formelle Rechtskraft inne: die an der Ausführung des Zollgesetzes beteiligten Verwaltungen konnten vor diesem Zeitpunkt nicht selbständig und schrankenlos über das Dasein der in die Rechtsverordnung aufgenommenen Dienstvorschriften verfügen, sondern bedurften zur Aufhebung oder zu Änderungen stets der Zustimmung des Bundesrats. Der materielle Rechtscharakter ist für Dienstbefehle keineswegs erforderlich, da diese nicht für jedermann, sondern nur für einen beschränkten Kreis von zu besonderem höheren Gehorsam verpflichteten Gewaltunterworfenen bestimmt sind. Soweit sich die PostZO lediglich an die Reichsbehörden und in vielen ihrer Bestimmungen an die Beamten wendet, kann sie daher mit Fug und Recht als eine materielle Verwaltungsvorschrift bezeichnet werden. Verwaltungsvorschriften im materiellen Sinne brauchen nicht notwendig nur in formellen Verwaltungsverordnungen enthalten zu sein; sie können nach völlig herrschender Lehre mit Rechtssätzen in Rechtsverordnungen oder in Gesetzen verbunden werden, ohne dadurch eine Änderung ihrer Eigenschaft als Dienstvorschriften zu erfahren[46]). Denn der Gesetzgeber und die zum Erlaß von Rechtsverordnungen befugten Organe sind keineswegs auf die Anordnung von Rechtssätzen beschränkt, sondern können auch Willenskundgebungen, die sich nicht als Rechtssätze darstellen, in Gesetze und Rechtsverordnungen aufnehmen[47]). Die Frage zu entscheiden, welchen Bestimmungen der PostZO die Eigenschaft der Rechtsnorm und welchen Bestimmungen die Eigenschaft der Dienstanweisung zukommt, ist vorwiegend Sache der Auslegung, insbesondere der Auslegung durch den ordentlichen und durch den Verwaltungsrichter[48]).

Reine Verwaltungsvorschriften sowohl materieller als auch formeller Natur und daher keine Rechtsquelle für das Zollrecht sind die von dem ehemaligen Reichspostamt erlassenen Ausführungsbestimmungen zur PostZO. Diese Bestimmungen wenden sich sämtlich als Dienstvorschriften ausschließlich an die

[43]) Über die rechtliche Tragweite der Vorschrift des § 21 PostZO vgl. oben Anm. 24.

[44]) Post- und Zolldienstrecht, wie es von Nawiasky, a. a. O. Vorwort S. 5, bezeichnet wird.

[45]) Vgl. oben Anm. 35.

[46]) Vgl. Anschütz, Kritische Studien zur Lehre vom Rechtssatz und formellen Gesetz, 2. Aufl., S. 82 und Laband a. a. O. Bd. 4, S. 409, 410.

[47]) Vgl. Anschütz a. a. O. S. 51, 70; Jellinek a. a. O. S. 239; Laband, Deutsches Reichsstaatsrecht 7. Aufl. S. 128.

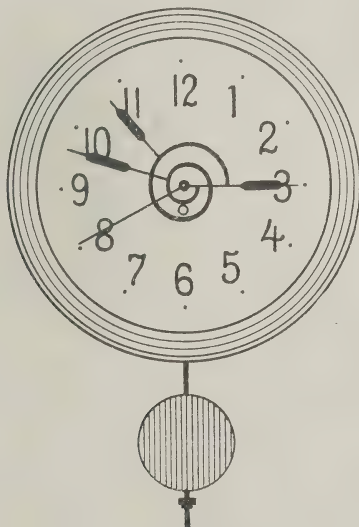
[48]) Vgl. z. B. RGZ 79 S. 156.

Beamten der Reichspostverwaltung, sollen ihnen den Inhalt der Normen der PostZO verständlich machen und erläutern und den inneren Postdienst den zollrechtlichen Erfordernissen durch eingehende Betriebsreglung anpassen. Die Bekanntgabe der Ausführungsbestimmungen zur PostZO an die beteiligten Beamten ist daher durch ihre Aufnahme in die Allgemeine Dienstanweisung für Post und Telegraphie Abschnitt V Anhang zu Abt. 1 erfolgt.

Weder die Eigenschaft von Rechts- noch die Eigenschaft von Verwaltungsnormen besitzen die »erläuternden Bemerkungen zum Entwurf einer Postzollordnung«[49]). Diese Bemerkungen haben lediglich dazu gedient, den Mitgliedern des Bundesrats vor der Beschlußfassung über die neue Rechtsverordnung die zum Verständnis ihres Inhalts erforderliche Kenntnis zu vermitteln und ihnen gegenüber die beabsichtigten, vom bisherigen Rechtszustand abweichenden Neuerungen zu rechtfertigen und zu begründen. Heute besitzen die erläuternden Bemerkungen zur PostZO nur noch insofern gewisse Bedeutung, als sie einen Anhalt für die Auslegung der Vorschriften der PostZO und für die Ermittlung der Absichten, die man seinerzeit mit dem Erlaß dieser Vorschriften verfolgte, zu bieten vermögen.

Kleine Mitteilungen.

Die Weltzeituhr. Mit der Ausdehnung des Telegrammverkehrs über die ganze Erde ist die Kenntnis des Zeitunterschieds zwischen Absende- und Empfangstelle von immer größerer Bedeutung geworden. Man denke nur an



Eine Weltzeituhr,
die die Zeit in Niederländisch Indien (dünner Zeiger), Amsterdam, Japan und Buenos Aires anzeigt.

die Zeitungstelegramme von Erdteil zu Erdteil, die zu einer festgelegten Morgen- oder Abendstunde an ihrem Bestimmungsort eintreffen müssen, um noch rechtzeitig in die Druckmaschinen zu gelangen, oder an die Börsennachrichten, die zu einem bestimmten Zeitpunkt die Kundschaft erreichen sollen. Die einfachste, wenn auch nicht die billigste Art, sich die Kenntnis der Ortszeit anderer

[49]) Abgedruckt im Bd. 3 der Troje-Bibliothek »Die Ordnungen zum Vereinszollgesetz vom 1. 7. 1869« 7. Aufl. S. 153 ff.

Städte und Länder zu verschaffen, ist die Einstellung je einer besonderen Uhr auf jeden der in Betracht kommenden Orte. An Bord von Schiffen wird man stets mehrere Uhren vorfinden: eine, die die Schiffszeit anzeigt, und andere, die zwecks Längenbestimmung die Zeit von Greenwich oder vom Auslaufhafen »mitgenommen« haben. Am übersichtlichsten aber sind »Weltzeituhren«, bei denen man von einem Zifferblatt sofort die Zeit in den verschiedenen Weltteilen ablesen kann. R. Hirsch beschreibt in der Telefunken-Zeitung eine Neuerung, die die Umwandlung jeder beliebigen normalen 12stündigen Wand- oder Taschenuhr in eine Weltzeituhr gestattet, ohne irgendwelche Änderungen an der Uhr zu bedingen. Die Uhr erhält neben ihrem eigentlichen Stundenzeiger für die Ortszeit noch mehrere mit diesem Stundenzeiger fest verbundene, in richtigem Winkelabstand angetragene Stundenzeiger, die sich mitdrehen. Der Stundenzeiger für London, das in Zonenzeit eine Stunde Zeitunterschied gegen Berlin besitzt, liegt beispielsweise 30° entfernt vom Berliner Stundenzeiger. Trägt man nun, nach Westen über Madeira, New York, San Franzisko weiter fortschreitend, die verschiedenen neuen Stundenzeiger ein, bis man nach Umschreitung des Erdkreises wieder in Berlin angelangt ist, so wird man finden, daß die Fußpunkte aller Zeiger auf einer Spirale liegen, die zwei Windungen hat. Der Stundenzeiger irgendeiner Uhr mit 12stündigem Zifferblatt hat nämlich eine Winkelgeschwindigkeit, die doppelt so groß ist wie die eines Punktes der Erdoberfläche; daraus ergeben sich auf der Uhr der Unterschied von 30° zwischen London und Berlin, der auf dem Globus nur 15° beträgt, und infolgedessen das Zusammenfallen des Stundenzeigers von Berlin mit dem seines Antipodenpunktes.

Die Spiralbahn der Fußpunkte aller Zeiger bietet ein sehr bequemes Mittel, um festzustellen, ob in dem betreffenden Orte Tag- oder Nachtzeit herrscht. Man braucht nur vom Anfangs- oder Endpunkt der Spirale dieser so lange mit dem Auge zu folgen, bis man den Fußpunkt des betreffenden Stundenzeigers erreicht. Hat man dabei die Zahl 6 des Zifferblatts überschritten, so ist ein Wechsel der Tages- oder Nachtzeit eingetreten. (Die Umschau, 1923, S. 379.)

Schriftwerke.

Lehrbuch der drahtlosen Telegraphie und Telephonie von Franz Anderle, Oberstleutnant. Fünfte, vermehrte Auflage. X und 275 Seiten; 249 Figuren und Abbildungen im Text. Verlag von Franz Deuticke, Leipzig und Wien, 1921.

Der Verfasser ist seit vielen Jahren auf dem Gebiet des Funkwesens tätig und hat seine reichen Erfahrungen in diesem Werke niedergelegt. Es enthält die physikalischen Grundlagen und alle bedeutenden Systeme der drahtlosen Telegraphie und Telephonie in allgemein verständlicher Darstellung; vermieden sind schwierige mathematische Berechnungen usw., wie sie in streng wissenschaftlich abgefaßten Büchern die Regel bilden, um auch den mit der höheren Mathematik Nichtvertrauten den Gegenstand näherzubringen. Zahlreiche gute Figuren und Abbildungen erleichtern das Verständnis. Das Werk kann allen, auch Laien, die Aufklärung über dieses interessante technische Gebiet, das sich immer weiter ausdehnt, suchen, zur Anschaffung warm empfohlen werden.

Technischer Index, Jahrbuch der technischen Zeitschriften-, Buch- und Broschüren-Literatur von Heinrich Rieser. Band VI/VII; Ausgabe 1921, 300 Seiten. Verlag Carl Stephenson, Wien.

Das Werk bringt eine nach den verschiedenen Fachgebieten zweckmäßig eingerichtete Übersicht der in den Jahren 1918, 1919 und 1920 erschienenen Veröffentlichungen technischen Inhalts und gestattet das Auffinden benötigter Aufsätze in denkbar kürzester Zeit.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.

Archiv für Post und Telegraphie

Herausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Nr. 9 Berlin, September 1923

Fürstbischöflich Münsterische Personenposten (1665—1802).

Mit drei Abbildungen in Erstveröffentlichung.

Von Rechnungsrat Eugen Müller in Münster (Westf.).

1. Die Einrichtung der Personenposten (1665).

Die ersten Einrichtungen zur Beförderung von Personen mit der Post wurden in Deutschland um die Mitte des 17. Jahrhunderts getroffen. Wohl die ersten waren die brandenburgischen fahrenden Posten. Hierzu bediente man sich der Postkaleschen, in denen zwei Passagiere Platz hatten[1]). Die münsterischen Fürstbischöfe gehörten mit zu denjenigen Landesherren, die zuerst Posteinrichtungen in den deutschen Landen schufen. Schon aus der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts sind Fürstlich Münsterische Postbedienstete namentlich bekannt[2]). Auffällig ist allerdings, daß es bei Beginn der Westfälischen Friedenstagung (1643) in Münster an einer Reisegelegenheit mit der Post noch gänzlich fehlte[3]). Diese für die Hebung des Verkehrswesens wichtige Einrichtung wurde im Münsterland erst zwei Jahrzehnte später getroffen. Fürstbischof Christoph Bernhard von Galen (1650—1678) war es, der für den Reiseverkehr der allgemeinen Benutzung freistehende regelmäßige Personenposten einrichtete. Dieser bekannte kriegerische, trotz vielfacher Anfeindungen unzweifelhaft bedeutendste unter den Bischöfen und Fürsten Münsters kann als der eigentliche Begründer der münsterischen Landespost betrachtet werden.

Die Vorteile, die eine Personenpost nicht nur für den Verkehr, sondern durch ihre Einkünfte auch der Landeskasse bringen konnte, hatte Christoph Bernhard vermutlich auf seinen Reisen kennengelernt, die er 1663 zum Reichstag nach Regensburg und 1664 zu seinen gegen die Türken kämpfenden Truppen nach Ungarn sowie zu den Sitzungen des Reichskriegsrats in Wien, dessen Mitglied er war, machte. Mitte Oktober reiste er über Erfurt, Höxter-Corvey und Paderborn nach Münster zurück, wo er im Dezember wieder eintraf. Wenn der Fürstbischof auf diesen Reisen die damals schon vereinzelt bestehenden fremdherrlichen Personenposten auch selbst nicht benutzte, sondern mit eigenen Wagen fuhr, so hatte er doch jedes-

[1]) Stephan »Geschichte der Preußischen Post«. Berlin 1859, S. 61.

[2]) »Fürstbischöflich Münsterische und Fürstlich Thurn- und -Taxische Postbeamte im Hochstift Münster (1534—1803)«. Von Eugen Müller. Zeitschrift für vaterländische Geschichte und Altertumskunde. 77. Band, Münster 1919, S. 120—135.

[3]) Archiv für Post und Telegraphie. Berlin 1919, S. 151.

mal nach Zurücklegung einer längeren Wegestrecke, beim Pferdewechsel oder bei Übernachtungen auf den verkehrsreicheren Poststellen hinreichende Gelegenheit, sich mit der Einrichtung staatlicher Wagenposten aus eigener Anschauung vertraut zu machen.

Schon im Jahre nach seiner Rückkehr — 1665 — richtete der Bischof die ersten Personenposten im Fürstentum ein, und zwar je eine von der Landeshauptstadt Münster nach Paderborn, nach Rheine und nach Wesel. Um die neue Einrichtung in Stadt und Land gehörig bekanntzumachen, ließ er die erste münsterische »Wagen-Postordnung« drucken. Nach diesem seltenen Druckblatt, das sich im Staatsarchiv zu Münster[4]) befindet, fuhr ein Wagen »alle Montagen morgens mit Auffschliessen der Pforten von Münster über Telgte–Warendorf-Rheda-Rittberg–Newenhauß-Paderborn-Warborg–Cassel–Franckfort, von dannen die Passagiere so vorth durch richtig angeordnete Post Fuhr und Land Gutschen auff Metz und Pariß, auch ins Reich hin und wieder kommen können.« Der zweite Postwagen »gehet alle Dinstag und Sambstag mit Eröffnung deß Thors über Rheine, Bentheimb, Delden, Goor, Deventer, Ambsfort und Narden nach Ambsterdam«. »Drittens, Gehet alle Mittwochen morgen zu Acht Uhren praeciß ein gleichmeßiger Post Wage von Münster über Olphen und Scherrenbecke nach Weesell, Düesberg, Düsseldorff und Cölln.«

Die »Fracht« (das Personengeld) betrug:

Von Münster biß Warendorff	10	Schilling,		
» » » Rheda	24	» ,		
» » » Rittberg	1	Reichsthaler	2	Schilling,
» » » Paderborn	1	»	14	» ,
» » » Warburg	2	»	7	» ,
» » » Cassel	3	» ,		
» » » Franckfort	7	» ,		
» » » Rheine	–	»	14	» ,
» » » Deventer	4	» ,		
» » » Ambsterdam	5	» ,		
» » » Olphen	–	»	14	» ,
» » » Weesell	1	„	21	» ,
» » » Düesburg	2	»	7	» ,
» » » Düsseldorff	2	»	21	» und
» » » Cölln	3	»	7	» .

»Und alß bey solcher Post Fuhr alle kleinen Packereyen, Gelt und was sonsten zu bestellen ankombt, anzunehmen soll deßhalber gegeben werden,

Von kleinen Packereyen ein civiler Preiß nach dessen grösse und schwär.

Ein Kuffer so über 100 Pfundt schwär wird einer Persohnen gleich gerechnet.

Vom Gelde

von Münster biß Ambsterdam pro Cento 10 Schilling 6 Pfenning,
» » » Cölln » » 14 » und
» » » Hamburg » » 14 » .

Diese erste »den Commercien und Reissenden Man, auch gemeinen Wesen zum besten« gedruckte landesherrlich münsterische Wagen-Postordnung schließt mit den Worten: »Wer sich dieser Gelegenheit gebrauchen will, mueß sich angeben,

Zu Münster bei Johan Georg Borchorst uff der Saltzstraßen.
Zu Warendorff in Ahagen Hauß am Marck.
Zu Rheinen bey Berent Tineken im weißen Pferdt.«

---

[4]) Staatsarchiv zu Münster. Münsterisches Landesarchiv, Abt. 49 Nr. 20.

Die genannten drei Posten beförderten nicht nur Personen und Pakete, sondern auch Gelder, allerdings ohne eine Bürgschaft dafür im Falle des Verlustes zu übernehmen. Daß die Geldbeförderung unter diesen Umständen keinen großen Umfang annehmen konnte, liegt auf der Hand.

Das Reisen mit den Personenposten war im 17. Jahrhundert — abgesehen von den nicht seltenen Reiseunfällen sowie Überfällen und Beraubungen der Posten — mit manchen Unbequemlichkeiten verknüpft. So hatte der Fürstbischof Christoph Bernhard zugleich mit obiger Postordnung am 16. März 1665 eine »Fremden-Polizei-Verordnung«[5]) erlassen, wonach jeder Fremde bei seiner Ankunft in Münster durch einen der am Stadttor wachehabenden Soldaten zur Hauptwache im Rathaus auf dem Prinzipalmarkt geführt wurde. Dort wurde der Reisende vom Offizier darüber befragt, was er in Münster zu verrichten hätte und wie lange er sich hier aufzuhalten gedächte. Eine mit den erhaltenen Angaben versehene Fremdenliste war jeden Abend dem Landesherrn oder in dessen Abwesenheit dem Festungskommandanten zu überbringen. Die Ankunftzeiten der Personenposten waren so gelegt, daß die Wagen rechtzeitig vor Toresschluß um 9 Uhr abends in Münster eintreffen mußten. Verspätete sich die Post ausnahmsweise, so mußten die Stadttore auf das Zeichen mit dem Posthorn sogleich geöffnet werden. Die Wirte hatten die Verpflichtung, jeden Abend eine halbe Stunde nach Schließung der Stadttore die bei ihnen eingekehrten Fremden auf der Hauptwache anzumelden. Überdies hatten Abordnungen von der Hauptwache allabendlich die einzelnen Wirtshäuser zu besuchen, um festzustellen, ob Fremde anwesend waren. Wenn ein Reisender nicht bei einem Gastwirt, sondern bei einem anderen Bürger eingekehrt war, so mußte auch dieser ihn anmelden. Nach dem Zapfenstreich sollte in den Wirtshäusern abends weder Wein noch Bier verschenkt werden, sondern sich alles zur Ruhe begeben. Insbesondere sollte sich aber kein Fremder ohne Begleitung eines Einwohners nach jener Zeit mehr auf der Straße sehen lassen. Wer sich gegen diese Vorschriften in irgendeinem Punkte verfehlte, wurde mit einer Strafe von 100 Goldgulden »auch wohl bei verspürender Gefährlichkeit mit Leib- und Lebens-Straff und Confiscation der Güter« belegt.

2. Weitere Ausgestaltung des Personenpostwesens (1668—1696).

Die von dem Fürstbischof aus dem Wagenpostbetrieb erhofften Überschüsse blieben aber aus, weil das neue Unternehmen viele Mängel hatte: geringes Anlagekapital, unzulängliche Anzahl eigener Pferde — die Bauern kamen ihrer Verpflichtung zur Gestellung von Vorspannpferden nur sehr lässig oder gar nicht nach —, Mangel an zuverlässigem Personal, jämmerliche Wegeverhältnisse trotz der mehrfach wegen Verbesserung der Straßen erlassenen Verordnungen. Dazu kam noch, daß den Unternehmern von der Landesregierung ein staatlicher Zuschuß zu dem Postfuhrbetrieb verweigert wurde und die Benutzung der Posten infolge Einstellung unbequemer offener Frachtwagen viel zu wünschen übrigließ. Der Betrieb geriet daher bald ins Stocken. Zuletzt wurde der Verkehr nur dann aufrechterhalten, wenn sich Fahrgäste meldeten. Von einem regelmäßigen Postbetrieb konnte daher in den ersten Jahren keine Rede sein.

Der Landesherr ließ sich aber durch diesen Mißerfolg nicht abschrecken. Im Jahre 1668 ließ er durch den preußischen Postmeister Ellinghaus in Lippstadt den Postfuhrbetrieb neu regeln und die bisherigen Postfahrten wieder im vollen Umfang aufnehmen. Außerdem wurde sogar noch eine neue Personenpost nach Köln eingerichtet. Diese Post fuhr Mittwochs früh um 7 Uhr von Münster ab und nahm ihren Weg über Herbern—Werne-Lünen—Bochum—Steele—Kettwig—Düssel-

[5]) Sammlung der Gesetze und Verordnungen im Hochstift Münster (1359—1762). [Von Scotti]. Münster 1842. I. Nr. 150 S. 262.

dorf. Nach zwei Tagen traf sie in Köln ein. Die Fahrt kostete 3 Rthlr. Für die nunmehr bestehenden vier Personenposten nach Paderborn, nach Rheine, nach Wesel und nach Köln wurden auch verbesserte Postwagen eingestellt. Vor den früher verwendeten offenen Frachtwagen zeichneten sich diese Wagen vorteilhaft dadurch aus, daß sie mit einem Verdeck versehen waren, das den Reisenden Schutz gegen Wind und Wetter bot. Auch hatten die Wagen so viel Raum, daß acht Personen »gemachlich und wohl akkomodiert« Platz finden konnten[6]). Immerhin hatten die von Christoph Bernhard ins Leben gerufenen Personenposten, wie alle Anfänge eines neuen Verkehrsmittels, fortgesetzt mit vielen Hindernissen zu kämpfen und daher zum Teil nur vorübergehenden Bestand.

Sein Nachfolger, Fürstbischof Ferdinand II. v. Fürstenberg (1678—1683), zugleich Bischof von Paderborn, richtete gleich zu Beginn seiner Regierung mehrere Fahrpostlinien ein, die besseren Erfolg hatten. Zunächst erneuerte er schon am 26. Januar 1679 die von seinem Vorgänger vierzehn Jahre früher eingerichtete fahrende Post von Münster über Warendorf–Rheda–Neuhaus nach Paderborn[7]). Sodann erneuerte er am 27. Februar 1679 die ebenfalls von seinem Vorgänger eingerichtete Personenpost Münster–Wesel, die aber nicht wie früher über Olfen und Schermbeck, sondern über Nottuln–Coesfeld–Borken–Bocholt geleitet wurde. Eine dritte Personenpost richtete der Fürstbischof am 25. Februar 1679 ein: eine vierspännige fahrende Post, welche die Landeshauptstadt über Nottuln–Coesfeld–Gescher-Stadlohn–Vreden mit den holländischen Orten Borculo und Lochem und der in damaliger Zeit bedeutenden Handelsstadt Deventer verband. Die über die Einrichtung dieser Wagenpost sprechende »Post-Wagens-Ordnung« hat Verfasser schon früher veröffentlicht[8]).

Am 16. April 1679 ließ Ferdinand II. eine vierte Personenpost einrichten: einen wöchentlich zweimal am Dienstag und am Freitag von Münster nach Rheine abfahrenden vierspännigen, für sechs Passagiere eingerichteten Postwagen. In Rheine hatten die Reisenden Anschluß an die von dort über Osnabrück und Hannover, über Bentheim-Deventer-Amersfort nach Amsterdam und über Lingen–Neuenhaus nach Zwolle verkehrenden Personenposten.

Eine fünfte Personenpost wurde am 5. Juni 1688 unter der Regierung des Fürstbischofs Maximilian Heinrich, Herzogs von Bayern (1683—1688), eingerichtet, und zwar von Münster über Lengerich nach Osnabrück. Der nachfolgende Fürstbischof Friedrich Christian von Plettenberg-Lenhausen war ein besonders eifriger Förderer des Landespostwesens. Zunächst sorgte er für gründliche Ausbesserung der Verkehrswege, indem er die älteren Vorschriften seiner Vorgänger über Herstellung der Landstraßen und Wege zur sofortigen allseitigen Beachtung in Erinnerung brachte. Später befahl er, daß seine Verordnung vom 20. Juni 1695 jeden Orts alljährlich am Pfingstdienstag und am Allerheiligentag von neuem veröffentlicht werden sollte. Anlaß zu dieser Verordnung hatte wohl die »Underthenigst-gehorsambste remonstration und Bitte nahmens deren Kaiserlichen Postmeistern zu Münster und Dülmen« gegeben. Darin beklagten sich die Postmeister G. H. Busenbaum in Münster und J. M. Hoeningh in Dülmen »was maßen hin und her in alhiesigem Stifft dergestallt schlimme Weege und gefährliche tiepfe Schlenken sich befinden, unnd von einem Jahr in das andere mehr verschlimmert werden, alßo daß bey Winter Zeith eine große Ohnmöglichkeit fehlte, die reitende Kaysl. Posten, zu geschweigen fahrende, durchzubringen, worüber von benagtbahrten Herren Potentaten vielfältige erhebliche Klagten geführt werden, auch dem allge-

---

[6]) Dr. Franz Joseph Rensing »Geschichte des Postwesens im Fürstbistum Münster«. Hildesheim 1909, S. 22.

[7]) Den »Postfuhrvertrag« veröffentlichte Verfasser im Archiv 1920, S. 329 ff.

[8]) Archiv 1914, S. 512 ff.

gemeinen Kaysl. Postregal und sonsten dem bono publico ein großer Nachteil erwachsen thut; auch allerhand übele inconvenientien und große Lebendts Gefahren zu reisen entstehen; welches dan billich zu remedyren, auch leichthin remedyrt werden kann.«

Der Hauptgrund für diese unglaublichen Zustände war, daß nach altem Herkommen noch immer die anliegenden Bauern für die Ausbesserung der Wege sorgen mußten, was von ihnen in ganz unzulänglicher Weise mit Bohlen und Reisig geschah. Dazu kam die Ungunst des lehmigen Kleibodens, der die Anlage einer festen Straße erheblich erschwerte, so daß selbst Sachverständige, befangen vom Geiste damaliger Zeit, ihr Gutachten dahin abgaben, daß, solange man nicht über jede Straße ein Dach bauen könne, um sie vor Wind und Wetter zu schützen, an eine erfolgreiche Aufbesserung nicht zu denken sei. Und so tat man nichts daran[9]).

Außer der Verbesserung der Verkehrsstraßen widmete Fürstbischof Friedrich Christian der weiteren Vervollkommnung des Postwesens seine besondere Aufmerksamkeit. Er verbesserte die Postverbindungen der Landeshauptstadt mit Paderborn und Rheine und ordnete an, daß die Personenpost nach Osnabrück, ebenso wie dies bei der Post nach Wesel schon seit 1688 der Fall war, zweimal in der Woche verkehren sollte. Am 6. März 1693 gab er den Fürstbischöflichen Postmeistern Dietherich Brüggemann in Münster und Frantz Fischer in Bocholt den Auftrag, für Neureglung der Personenposten nach Osnabrück und nach Wesel sowie insbesondere für ein ordentliches Ineinandergreifen dieser beider Posten in Münster zu sorgen[10]).

Bei der gegen Ende des 17. Jahrhunderts steigenden Bedeutung der Niederlande für das Münsterland, und um den Reisenden, die von Münster aus nach Holland reisen wollten, den Umweg über Rheine oder Wesel zu ersparen, erteilte Friedrich Christian am 11. Juli 1695 seinem münsterischen Postmeister Brüggemann und dem Zwoller Bürger Terbeck ein »Privilegium« für einen Postwagen, der im Anschluß an die von Paderborn kommende Personenpost zweimal wöchentlich, am Montag und Donnerstag, von Münster über Burgsteinfurt—Gronau—Enschede—Goor nach Zwolle fuhr. In Zwolle fand man täglich Fahrgelegenheit über den Zuyder-See nach Amsterdam. Aber diese Postlinie bestand, hauptsächlich wegen des schlechten Zustandes der Wege bei Burgsteinfurt, nur wenige Jahre. Die Post wurde später über Rheine—Ochtrup—Enschede nach Zwolle geleitet.

Am 12. Mai 1696 erließ Friedrich Christian eine neue umfangreiche »Postwagen-Ordnung« für die Personenposten von Münster nach Amsterdam und Zwolle, nach Bielefeld und Paderborn sowie nach Wesel und nach Osnabrück[11]).

3. Die Personenpost Münster—Coesfeld—Borken—Wesel (1696).

Ein getreues Spiegelbild von dem Leben und Treiben auf den Fürstbischöflich Münsterischen Personenposten gegen Ende des 17. Jahrhunderts bietet eine Sammlung von »Post- und Fuhrzetteln« aus der Zeit von Dezember 1695 bis Februar 1697, die sich im Staatsarchiv zu Münster befindet[12]). Diese 409 Zettel betreffen sämtlich die Personenpost Münster—Wesel. Diese im Jahre 1665 eingerichtete Wagenpost wurde, wie bereits erwähnt, seit 1679 nicht mehr über Olfen und Schermbeck, sondern über Coesfeld und Borken geleitet. Auch verkehrte sie seit 1688 zweimal in der Woche. In Wesel erreichte sie den Anschluß an die preußische Postlinie Wesel—Arnheim.

Die meisten dieser Postzettel sind von dem münsterischen Postmeister Dietherich Brüggemann oder in dessen Auftrag von seinem Sohne geschrieben. Einige Zettel

[9]) Dr. Rensing a. a. O. S. 71.

[10]) Die hierüber sprechende Urkunde befindet sich im münsterischen Stadtarchiv (Abt. XI Nr. 37).

[11]) Die Postordnung ist in der Scotti'schen Gesetzsammlung abgedruckt (I. Nr. 226 S. 322 ff).

[12]) Staatsarchiv zu Münster. Münsterisches Landesarchiv, Abt. 49 Nr. 41.

zeigen verschiedene Handschriften und Tinten; sie sind gefaltet gewesen und beschmutzt, also wohl den Postillionen mit auf die Reise gegeben. Die meisten Zettel enthalten manche für die Beurteilung der damaligen Verkehrsverhältnisse und wirtschaftlichen Zustände bemerkenswerte Angaben, so z. B. über die Beherbergung und Bewirtung der Reisenden, über die Festsetzung der Personengeld-, Brief- und Paketgebühren, die nicht allgemein feststanden, worüber vielmehr häufig unterwegs mit den Reisenden oder Absendern besondere Verabredungen getroffen wurden, sowie über die bei Erhebung und Verrechnung dieser Gebühren fortwährend vorkommenden Unregelmäßigkeiten, ferner über die bei Festsetzung der Einkünfte der Postmeister herrschende Unsicherheit, über unerlaubte Postbeförderungen, über die beabsichtigte Beschlagnahme der Postwagen und Pferde, über Ausbleiben der Anschlußposten infolge von Unwetter aller Art, über eigenmächtiges Verhalten der Postillione, welche die Reisenden oft nicht an den Posthaltestellen, sondern, offenbar durch Geldgeschenke oder durch Zuwendung von Getränken bestochen, vor anderen Wirtshäusern absetzten, und über viele andere Dinge mehr.

Es ist zu verwundern, daß diese 225 Jahre alten Zettel, die sonst in der Postverwaltung nur ganz kurze Zeit aufbewahrt werden, der Nachwelt erhalten geblieben sind. Jetzt sind sie, da zuverlässige Nachrichten über den Betrieb auf den Personenposten aus damaliger Zeit äußerst selten sind, recht wertvoll. In ihrer schlichten Anschaulichkeit sind diese Blätter heute von kulturgeschichtlicher Bedeutung.

Alle diese Zettel beginnen gleichlautend: »Im Nahmen unndt Geleidte Gottes fahret der Postwagen« z. B. »von Münster über Coeßfeldt Borcken nacher Wesell. Abgefahren 1695, den 3. Dezember Saterdag Morgen umb 8 Uhr«. Dann folgen die Einzeleintragungen der Personen, Briefe, Geldsendungen und Pakete, meistens unter näherer Bezeichnung oder sogar mit Namensnennung des Reisenden, Absenders oder Empfängers. Hiernach waren diese Postzettel Stunden-, Personen-, Brief- und Frachtzettel. Sie dienten zugleich als Abrechnungszettel über bezahltes oder einzuforderndes Personengeld, Porto und Franko, stellenweise auch zur Berechnung der Postfuhrvergütung für Hergabe der Pferde. Oft wurden sie auch zu Bestellungen aller Art und zu Aufträgen benutzt, zu denen man sich heute des Fernsprechers bedient.

Leider verbietet es der Raummangel, aus der Fülle der Mitteilungen einzelne hervorzuheben. Es möge genügen, einen dieser 409 Zettel, der die Personenpost Münster–Wesel auf der Hin- und Rückfahrt behandelt, hierunter im vollen Wortlaut zum Abdruck zu bringen.

Im Nahmen unndt Geleidte Gottes

fahret der Postwage von Münster über Coeßfeldt Borcken nacher Wesell.

Abgefahren 1696 den 6. Marty Dingstag Morgen umb 8 Uhr.

---

3 Person franco Coesfeldt 2 Rthlr extra vor Bagage 3 ß.
1 Person per Wesel. Franco Coesfeldt mit sein Guet. 24 ß 8 p.
1 Brief mit 1 Kästgen mit schwartz Wachstuch per Düsseldorff à Madmosell de Offen in dem Hochadlichen Stifft, franco von Münster biß Wesell 18 ß 8 dt.
1 Brieff mit ein par klein mit braun pampier per Coeßfeldt an Mons. Vagedes.
1 Pack Bücher an Hrn Reyser. Porto 3 ß 6 dt.
1 Päckjen Bücher p. Borcken an Hrn Cannier. Porto Borcken 4 ß.
1 beschwerter Brieff worin 11 Ducaten p. Wesel an Monsieur Godtfridt Bulck. Porto von Münster biß Wesel. 4 ß 8 dt.
4 Briefe Porto, worunter einer p. Borcken 1 Brieff.

Noch 1 Brieff Porto biß Borcken.
Noch 1 Brieff Porto Coeßfeldt.
Noch 1 Brieff franco Coeßfeldt.
1 Päcklein an Hrn Mauritz.

Von Coeßfeldt über Borcken nach Wesel.
Abgefahren den 7. Marty 1696.

2 Persohnen p. Wesell franco.
1 Persohn p. Borcken franco.
1 Brief mit ein Kästjen in schwartz wäxten Tuch nach Düßeldorff an Mademoselle de Ofen in den hochadeligen Stifft franco von Münster biß Wesel 18 ß 8 dt wie oben zu sehen.
1 Pack Bücher p. Borcken an Hrn Cannier. porto Borcken 4 ß.
1 beschwerter Brieff worinnen 11 Ducaten p. Wesell an Monsieur Godfried Bulck. Porto von Münster biß Wesel 4 ß 8 dt.
1 Brieff p. Borcken an Hrn Otto Dueßberg franco.
1 Brieff p. Borcken an Jacob Juden porto.
1 Brieff an Madmoselle de Wenge. franco p. Wesel.
1 Brieff p. n. Wesel. an Madam Hase paßirt frey.
1 Brieff p. Borcken franco an Hrn Treef.
1 Brieff an Hrn Piper franco per Wesel.
1 Brieff p. Wesel franco mit ein Packjen mit gelt und noch ein Pack derbey in graw Papier. an Mons. Frantz Bloc Knoepmacher.
Von Hrn Bues debet 1 Marckstück.

Von Borcken biß Wesel.
abgefahren den 7. Marty 1696.
(Eintragungen fehlen).

Im Nahmen und Geleidt Gottes
fahrt der Postwagen [von Wesel] über Borcken—Coeßfeldt
nach Münster.
den 8. Marty 1696.

7 Personen, 6 auff Münster undt 1 auff Coeßfeldt.
1 Packjen Geldt ahn Hrn Reinardt Nising. Bitte den Hrn wolle doch dawegen eine Quitung fordern. Gemerckt N. N. dedit 8 stü. 2 dt.
2 Brieff ahn Hrn Bues à Coeßfeldt solvit
1 Brieff ahn Heinrich Moller à Coeßfeldt solvit
1 Brieff ahn Madame la Baronne de Bevern. Bitte dem Hrn wolle doch dafür sorgen, daß Er woll bestellet wirdt.
Hierbey auch 10 stü für den Brieff mit die 11 Ducaten.
1 Päckgen ahn Hrn Eversberg in Borcken. Habe nichts dafür bekommen.
Hier plaiben jetzundt noch 2 Personen stehen biß auff den Sonnabendt, 1 auff Borcken undt 1 auff Münster.

N. B. Es sindt dasmahl nur 5 Personen von Wesell mitgekommen und nur 2 davon auff Münster gereiset — vide infra.

Von Borcken über Coeßfeldt nach Münster
abgefahren den ... Marty 1696.
(Eintragungen fehlen).

Von Coeßfeldt nach Münster
abgefahren 1696. den 9. Marty auff Freytag.

1 Brieff ahn Madame Schrörde wobey ein Päckgen in ein linnen Beutel, port.
1 Brieff an Moises Abraham zu Braubach franco Münster mit 1 stü.
1 Päckgen mit aufgenähtem Brieff ahn Monſ. Moritz, port.
1 Brieff ahn Mademoiselle Hosig, port.
1 Memoriall mit 1 Kästgen ahn Hrn. Drosten Twickels Hoff abzugeben à Münster port.
1 Brieff ahn Hrn. Rederman wird fleißigst zu bestellen recommendirt
2 Personen port
Noch 1 Person franco.

Nach diesem Zettel ist die Personenpost von Münster bis Wesel und zurück 4 Tage unterwegs gewesen. Sie hat auf der Hin- und Rückfahrt in Coeßfeld übernachtet.

4. Die Personenposten im 18. Jahrhundert (1700—1802).

Zu den vorgenannten, am Ende des 17. Jahrhunderts bestehenden Personenposten von Münster nach Holland über Rheine, nach Paderborn, nach Osnabrück und nach Wesel trat um die Jahrhundertwende noch eine wichtige Postverbindung von Leipzig über Münster nach Holland[13]). Nachdem die alte Freie Reichs- und Handelsstadt Nürnberg in der damaligen Zeit ihre Wichtigkeit im Zwischenhandel Italiens mit den Städten an der Nordsee eingebüßt hatte, strebte Leipzig, von jeher eine der bedeutendsten Kaufmannsstädte im Mittelpunkt zwischen Süd- und Norddeutschland, mittelbaren Verkehr besonders mit Holland an. Nach langwierigen Verhandlungen mit den Ober-Postbehörden in Cassel, Paderborn, Münster und Arnheim konnte die Teilstrecke Cassel–Paderborn–Münster der geplanten großen Sächsisch-Niederländischen Post zu Beginn des 18. Jahrhunderts eröffnet werden. Die erste Personenpost ging ab von Cassel am Freitag, 16. April 1700, nachmittags um 6 Uhr, und traf am Sonntag 12 Uhr mittags in Münster ein. Von Münster ging die erste Post am Sonntag, 17. April 1700, morgens 6 Uhr, und traf am Montag um 3 Uhr morgens in Cassel ein. Diese Post verkehrte zweimal in der Woche. Kurz darauf wurde auch die Teilstrecke Münster–Arnheim eröffnet, nachdem die Errichtung dieser fahrenden Post zwischen dem Fürstbischöflich Münsterischen Postmeister von Hartmannsdorf und dem Bürgermeister und Postcomtoir-Inhaber Bouricius und dessen Sohn in Arnheim verabredet worden war.

Die münsterischen Personenposten verkehrten damals nur bis zur Grenze des Hochstifts. So kamen z. B. bei der Münster–Arnheimer Post die Wagen einander bis Borken entgegen. Nach Auswechslung der mitgebrachten Briefbeutel und Poststücke wurde in Borken übernachtet. Am folgenden Morgen gingen die Wagen mit den übernommenen Reisenden und Frachten nach ihrem Abgangsort zurück[14]).

[13]) »Über Posten und Post-Regale«. Von Geh. Archivar und Hofrath Matthias. Berlin 1832, I. Bd. S. 214 ff.

[14]) In ähnlicher Weise wurde bei der Münster-Osnabrücker Post verfahren. Hier fand der Austausch bei der Postwarterei in Stockdyk zwischen Ladbergen und Lengerich statt.

Nachdem der Kurfürst von Sachsen und König von Polen, August der Starke, mit dem münsterischen Fürstbischof Franz Arnold v. Wolf-Metternich-Gracht (1708 bis 1718) einen Postvertrag abgeschlossen hatte, konnten im Juli 1712 die weiteren Teilstrecken Leipzig—Merseburg—Langensalza—Mühlhausen—Cassel und Arnheim—Amsterdam und damit der bedeutende Postkurs von Leipzig bis Amsterdam auf der ganzen Linie eröffnet werden. Von Münster aus ging diese Wagenpost anfänglich über Nottuln—Coesfeld—Velen—Borken—Rhede—Bocholt—Doesborgh—Arnheim—Amersforth—Naarden nach Amsterdam. Später aber, nach Eröffnung des Max-Clemens-Kanals (1731), verkehrte die Post von Münster aus geteilt: der eine Zweig zu Land auf dem angegebenen Weg über Borken—Bocholt—Arnheim, der andere mit dem Postschiff auf dem Kanal von Münster bis Maxhafen, dann weiter zu Lande bis Zwolle und von dort auf dem Zuydersee nach Amsterdam. Das Personengeld für die ganze Fahrt von Leipzig bis Amsterdam, die $7^1/_2$ Tage dauerte, kostete 82 Taler und 2 Groschen.

Unter der nun folgenden Regierung des Fürstbischofs Clemens August, Herzogs von Bayern (1719—1761), der zugleich Kurfürst und Erzbischof von Köln war, erfuhr das Postwesen im Münsterland eine weitere erfreuliche Ausgestaltung. Am bemerkenswertesten ist hierbei die Einrichtung einer Wagenpostverbindung zwischen den beiden Sitzen der Landesregierung: Münster und Bonn. Diese Personenpost, die 1723 neu angelegt wurde, verkehrte von Münster über Appelhülsen—Dülmen—Haltern—Dorsten—Duisburg—Düsseldorf—Köln nach Bonn[15]). Der Kurfürst befahl dem Statthalter im Vest Recklinghausen von Bonn aus am 4. Februar 1723, dafür Sorge zu tragen, »daß der von Münster und Düsseldorf und von dannen zurück neu angelegte Postwagen zu allen Stunden, ja auch in der Nacht die ungehinderte Durchfahrt in meiner Stadt Dorsten haben möge und daß man, falls etwa sothaner Postwagen in der Nacht, oder sonst nach verschlossenen Stadttoren alldort eintreffet, solche zu seiner ungehinderten Durchfuhr jedes mahl eröffnen solle, da die Post zu Beförderung der gemeinen Gemächlichkeit eingerichtet sei[16]).«

Während der Regierungszeit der beiden letzten münsterischen Fürstbischöfe, Maximilian Friedrich, Graf von Königsegg-Rothenfels (1762—1784), und Maximilian Franz, Erzherzog von Österreich (1784—1801), sind bemerkenswerte Änderungen im Gange der Personenposten nicht eingetreten. Am 2. August 1802 nahm General v. Blücher den östlichen Teil des Hochstifts mit der Hauptstadt für Preußen in Besitz. Damit war das Bistum Münster nach tausendjährigem Bestehen für immer aus der Zahl der selbständigen deutschen Staaten verschwunden.

5. Die Abfertigung, die Abfahrt und die Ankunft der Personenposten in Münster (1665—1802).

Die Abfertigung der ersten münsterischen Personenposten erfolgte bei »Johan Georg Borchorst uff der Saltzstraßen«, bei dem sich alle Reisenden einschreiben lassen mußten, welche die 1665 eingerichteten Wagenposten benutzen wollten. Seit 1679 geschah die Abfertigung bei Paul Glochau, der in dem Hause wohnte, »wo das Schildt von der Doegscherers-Gilde (Tuchscheerer- oder Gewandbereiter-Gilde) außhängt auff S. Ludgeri Strassen«. Im Jahre 1727 ließ der pracht- und kunstliebende Fürstbischof Clemens August das 1617 erbaute Borghorstsche Haus auf dem Kornmarkt (heute Roggenmarkt Nr. 14) ankaufen und als Dienstgebäude für das »Fürstbischöfliche Ober-Postamt« umbauen. Nebenan und dahinter wurden Stallungen für die Pferde und geräumige Hallen für die Postwagen angelegt. Gleichzeitig wurde in dem Hause auch eine Dienstwohnung für den

[15]) Vgl. hierzu: Stephan a. a. O. S. 152 f.
[16]) Vestische Zeitschrift. Bd. 7, S. 1 ff.

Abb. 1.



Der Roggenmarkt zu Münster (Westf.) um 1880
mit dem ehemaligen Fürstbischöflichen Ober-Postamt (1727—1802) rechts im Vordergrunde (×).
Nach einem Originalgemälde von Fritz Grotemeyer mit Genehmigung des Besitzers Georg Jácobi.

Abb. 2.



Die vierspännige Fürstbischöfliche Personenpost Osnabrück-Münster
bei der Ankunft vor dem Fürstbischöflichen Ober-Postamt auf dem Roggenmarkt zu Münster am Himmelfahrtstage 1785.
Nach einem Originalgemälde von Fritz Grotemeyer mit Genehmigung des Besitzers Georg Jacobi.

Postamtsvorsteher eingerichtet. — Bemerkenswert ist von diesem Postgebäude noch, daß in ihm zur Zeit der Westfälischen Friedensverhandlungen von 1645 bis 1648 der portugiesische Gesandte Aloysius Pereira de Castro Wohnung genommen hatte. Streitigkeiten zwischen Spaniern und Portugiesen in Münster, bei denen ein Spanier erstochen wurde, führten zur Erstürmung des portugiesischen Quartiers durch 120 Leute des spanischen Hauptgesandten, Grafen von Peñaranda. Später befand sich in dem Hause 1727—1802 das »Fürstbischöflich Münsterische Ober-Postamt«, 1802—1806 ein »Königlich Preußisches Ober-Postamt«, 1806—1809 ein »Kaiserlich Französisches Postamt«, das 1809 in die ehemalige Dompropstei auf dem Domhof verlegt wurde.

Das hochragende, fialengeschmückte frühere Posthaus, dessen Giebel eine lebensgroße Bildsäule der Himmelskönigin schmückt, ist im Jahre 1886 in den Formen der Spätrenaissance vollständig erneuert worden. Seit Jahren wird in dem Hause, das Eigentum der Brauerei »Westfalia« ist, eine »Altdeutsche Gaststätte« betrieben. Der kunstverständige Inhaber der »Mathäserbräu« genannten Gaststätte, Georg Jacobi, hat in warmer Heimatliebe und zwecks tatkräftiger Förderung echter Heimatkunst kürzlich durch den Berliner Kunstmaler Fritz Grotemeyer, einen geborenen Münsteraner, drei Postbilder anfertigen lassen, die in den vornehmen Gasträumen der Öffentlichkeit zugänglich sind und sicherlich dazu beitragen werden, Sinn und Verständnis für Heimatliebe und vaterländische Geschichte zu stärken.

Das erste Gemälde stellt den Roggenmarkt um 1880 dar, mit dem 1778 erbauten, leider aber 1894 abgebrochenen Komödienhaus im Hintergrund und dem Renaissancebau des altberühmten Posthauses mit dem Giebel von 1617 rechts im Vordergrund. (Vor dem Hause befindet sich eine geöffnete Kellerluke).

Das zweite Ölgemälde verkörpert das geschäftige und heitere Leben und Treiben in der Landeshauptstadt bei der Ankunft einer Personenpost. Es war am Himmelfahrtstage des Jahres 1785, als die vierspännige, mit Reisenden und Gepäckstücken hochbeladene Fürstbischöfliche Personenpost von Osnabrück auf ihrer Fahrt von Lengerich aus der Servatiistraße in Münster zwischen dem Erbdrosten- und Ascheberger Adelshof in den Alten Steinweg einbog und über das holprige Kieselsteinpflaster mit munteren Posthornklängen am Thurn- und -Taxisschen Postamt (im Landsberg-Steinfurter Adelshofe) vorüberrasselte, um dem nahe gelegenen Endpunkt der Reise, dem Fürstbischöflichen Ober-Postamt auf dem Roggenmarkt, zuzueilen. Hier herrschte bei Ankunft der Post, die von den Postillionen mit kunstgerechtem Peitschenknallen und lustigem Posthorngeschmetter angekündigt wurde, ein buntbewegtes Leben längst entschwundener Postherrlichkeit.

Mit inniger Heimatliebe sowie ortsgeschichtlicher und sachgemäßer Gründlichkeit hat der Maler hier ein figurenreiches Kunstwerk geschaffen. Den Hintergrund des Bildes bildet die dem Komödienhause (Bild 1) gegenüberliegende Seite des Roggenmarkts mit den seit 1907 verschwundenen 11 »Drubbelhäusern« und der dahinter sichtbaren Rückseite der Lambertikirche. Der mit vier mutigen Schimmeln bespannte, laternengeschmückte Postwagen hat soeben vor dem Fürstbischöflichen Ober-Postamt haltgemacht, das durch einen breit ausladenden »Ausleger« mit Inschrift, fürstbischöflichem Wappen und einem blasenden Postillion auf springendem Pferde weithin kenntlich ist. Die Reisenden sind zum Teil erst im Aussteigen begriffen. Im Vordergrund begrüßt eine Tochter die glücklich heimgekehrte Mutter. Die Bürgerschaft erfreut sich an dem anmutigen Bild, indem sie auf der Straße stehenbleibt oder aus Fenstern und an Türen dem nicht alltäglichen Ereignis besondere Aufmerksamkeit zuwendet. Freundliche Beachtung finden auch die schmucken Postillione, die in ihren kleidsamen blauen Fräcken mit weißem Unterfutter und blanken Zinnknöpfen sowie in ihren mit silberner Schnur umrandeten Hüten die Blicke der an der »Drubbelpumpe« Wasser schöpfenden Jungfrauen auf sich ziehen. Der

Abb. 3.



Die fünfspännige Preußische Personenpost Münster-Wesel
bei der Abfahrt von Münster am 27. Dezember 1802 in der Mecklenbeckerstiege mit der vieltürmigen Stadt im Hintergrunde.
Nach einem Originalgemälde von Fritz Grotemeyer mit Genehmigung des Besitzers Georg Jacobi.

an der Pumpe für seine Pferde Wasser herbeiholende jugendliche Postknecht scheint sich besonderer Beliebtheit zu erfreuen.

Das dritte Bild ist eine prachtvolle Wiedergabe der Abfahrt der fünfspännigen Personenpost Münster–Wesel, der alten Preußischen »Diligence«, die als Ersatz für die bisherigen Fürstbischöflichen Wagenposten seit Herbst 1802 die Strecke nach dem Niederrhein befuhr. Sie war am 27. Dezember 1802 um 8 Uhr morgens vom Preußischen Ober-Postamt auf dem Roggenmarkt über den Prinzipalmarkt zum Aegidiitor abgefahren, um über Coesfeld und Borken nach Wesel zu gelangen. Der Künstler hat mit großem Geschick als Ort der Darstellung die Mecklenbecker-stiege, die alte über Mecklenbeck–Albachten–Bösensell–Schapdetten–Nottuln–Darup–Coesfeld und weiter durch das Münsterland zum Niederrhein führende Poststraße gewählt. Im Hintergrund sieht man das vieltürmige Münster und die mit Eis und Schnee bedeckten Aawiesen. Die beiden Postillione sind mit aller Gewalt bemüht, die sechssitzige Postkalesche in der eisigen Winterkälte durch Schneeschlamm und Eiswasser vorwärts zu bewegen. Die schauderhaften Wegeverhältnisse auf den Landstraßen des Münsterlandes, über die schon 1643 ein zum Friedenskongreß nach Münster reisender Ausländer mit Recht schreiben konnte, »daß die Pferde mehr schwammen als gingen und daß die Karossen in den ausgehöhlten Wegen umstürzten[17]«, hat der Maler in dem düsteren Stimmungsbild anschaulich vor Augen geführt.

Fritz Grotemeyer, der Schöpfer des vielbewunderten Kolossalgemäldes »Der Westfälische Friede« in der Eingangshalle des münsterischen Rathauses, hat in den beiden Bildern von der Ankunft einer Fürstbischöflich Münsterischen Personenpost und der Abfahrt der Königlich Preußischen »Diligence« zwei Werke geschaffen, die ihm nicht nur in seiner Heimat, sondern auch in der deutschen Postwelt neue Freunde zuführen werden[18]. Besonderer Dank gebührt auch dem Inhaber der »Altdeutschen Gaststätte«, des ehemaligen altberühmten Posthauses[19], Georg Jacobi, der diese herrlichen Postbilder unter Aufwendung erheblicher Mittel hat herstellen lassen. Sein Vorgehen, wodurch die Erinnerung an bemerkenswert kulturgeschichtliche Vorgänge längst entschwundener Zeiten wachgehalten wird, verdient volle Anerkennung und Nacheiferung.

Das Postsparkassenamt in Wien im Jahre 1921[20].

Die Zunahme der Geldentwertung in Österreich drückt sich auch in den Umsätzen des Postsparkassenamts aus. Bei Zugrundelegung der Zahl der Buchungen, die den besten Gradmesser für die Entwicklung des Verkehrs bilden, ist im Sparverkehr, an dem sich vorwiegend minderbemittelte Bevölkerungskreise beteiligen, ein erheblicher Rückgang (697 000 Buchungen im Jahre 1921 gegen 1 051 700 Buchungen im Jahre vorher) zu verzeichnen. Der Scheckverkehr hat sich dagegen

---

[17] Archiv 1919, S. 146.

[18] Bei Anfertigung der Gemälde hat Grotemeyer die ihm vom Verfasser gegebenen Anregungen sowie die beim Studium der Postwagenmodelle und Ausrüstungsgegenstände des Reichspostmuseums gesammelten Unterlagen geschichtlich treu wiedergegeben.

[19] Eingehend beschrieben ist die Geschichte des Posthauses vom Verfasser in den Aufsätzen: »Altmünsterische Posthäuser« in der Unterhaltungsbeilage »Der Erzähler« Nr. 9 u. 10 zum »Münsterischen Anzeiger« vom 17. und 23. Januar 1920 sowie in »Das altberühmte ehemalige Münsterische Posthaus (Altdeutsche Bierhalle)« in der Unterhaltungsbeilage »Der Drubbel« Nr. 4 der »Münsterschen Zeitung« vom 16. Oktober 1921.

[20] Wegen des Geschäftsverkehrs im Jahre 1920 vgl. Archiv 1922, S. 244.

günstig entwickelt. Die Zahl der Buchungen ist von 35,5 Millionen auf 39,6 Millionen gestiegen.

Im Sparverkehr betrug

die Zahl der Konten Ende 1920	2 450 578,
die Abnahme der Konten im Jahre 1921	12 454,
mithin die Zahl der Konten Ende 1921	2 438 124.

Auf den Konten wurden gebucht

	557 490 Einzahlungen über	265 661 000 K,
	139 550 Auszahlungen über	198 679 000 K,
insgesamt	697 040 Zahlungen über	464 340 000 K,
(1920 ...	1 051 740 Zahlungen über	292 255 000 K).

Das Guthaben hat danach um 66 982 000 K zugenommen; es belief sich Ende 1921 auf 455 761 000 K. Das durchschnittliche Guthaben eines Einlegers betrug am Jahresschluß 187 K (Ende 1920: 159 K). Im Durchschnitt belief sich eine Einlage auf 453 K, eine Rückzahlung auf 1 424 K.

Im Scheckverkehr nahm die Zahl der Scheckkunden um 12 623 zu; sie betrug am Jahresschluß 177 465. Von diesen wohnten 87 293 in Niederösterreich, 7 821 in Oberösterreich, 3 083 in Salzburg, 7 035 in Tirol und Vorarlberg, 10 261 in Steiermark, 2 669 in Kärnten und 59 303 im Ausland (hauptsächlich in der Tschechoslowakei).

Der Gesamtumsatz betrug 1921 rund 987,173 Milliarden Kronen (gegen das Vorjahr mit 226,938 Milliarden Kronen 760,235 Milliarden Kronen mehr) bei 39,6 Millionen Buchungen. Das Gesamtguthaben nahm von 7,387 Milliarden Kronen Ende 1920 um 26,824 Milliarden Kronen auf 34,211 Milliarden Kronen Ende 1921 zu. Das Gesamtguthaben im Scheck- und Sparverkehr betrug am Jahresschluß 34,666 Milliarden Kronen.

Ergebnis des Scheckverkehrs.

		Zahl in vollen Tausend	Betrag in vollen Millionen K
Gutschriften	Einzahlungen mit Erlagschein (Zahlkarte)	22 094	274 042
	Einzahlungen mit Postanweisung	1 006	1 051
	Überweisungen von Scheckkonten (Inland)	3 636	231 856
	Gutschriften überhaupt	26 737	507 048
Lastschriften	Auszahlungen durch die Zahlstelle des Postsparkassenamts	599	103 146
	Auszahlungen im Abrechnungsverkehr	336	69 043
	Auszahlungen durch Zahlungsanweisung	8 285	68 046
	Auszahlungen durch Postanweisung	18	20
	Überweisungen auf Scheckkonten (Inland)	3 636	231 856
	Überweisungen auf Konten bei der Österreichisch-Ungarischen Bank	7	7 336
	Lastschriften überhaupt	12 889	480 225
	Umsatz	39 626	987 273
	Umsatz 1920	35 548	226 938

Stand und Beruf der Scheckkunden.

Stand, Beruf usw. der Scheckkunden		Zahl der Scheckkunden	Das sind vom Hundert
Behörden und deren Kassen	—	4 685	2,6
Ärzte	—	4 405	2,5
Banken, Wechselstuben usw.	—	1 899	1,1
Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften	—	3 644	2,1
Gewerbliche Unternehmungen und Kaufleute	—	103 280	58,2
und zwar:			
Apotheker	1 005	—	—
Bauunternehmer	2 216	—	—
Buchdrucker	1 151	—	—
Buch-, Kunst- und Musikalienhandlungen	1 050	—	—
Fabriken	13 383	—	—
Handwerker	21 006	—	—
Gastwirtschaften und Fremdenheime	1 619	—	—
(Gewerbliche Unternehmungen und Kaufleute) Fortsetzung:			
Ingenieure	3 291	—	—
Zeitungen und Zeitschriften	1 706	—	—
Kaufleute (selbständige)	56 853	—	—
Gutsbesitzer, Gutspächter, Gutsverwalter, land- und forstwirtschaftliche Betriebe	—	4 440	2,5
Krankenkassen	—	370	0,2
Öffentliche Anstalten (Krankenhäuser, Lehranstalten, Museen usw.)	—	2 035	1,1
Privatpersonen (einschl. der Beamten, Militärpersonen usw.)	—	26 452	14,9
Rechtsanwälte	—	4 576	2,6
Sparkassen	—	792	0,4
Vereine und Körperschaften	—	19 957	11,2
Versicherungsgesellschaften	—	930	0,6

Durchschnittsbeträge.

	Stück	Betrag K
Durchschnittsbetrag eines Erlagscheins (Zahlkarte)	—	12 403
Durchschnittsbetrag einer Überweisung (Inland)	—	63 774
Durchschnittsbetrag einer Auszahlung durch das Postsparkassenamt	—	172 197
Durchschnittsbetrag einer Auszahlung im Abrechnungsverkehr	—	205 485
Durchschnittsbetrag einer Zahlungsanweisung	—	8 243
Auf ein Scheckkonto entfielen im Durchschnitt		
Gutschriften	151	2 857 000
Lastschriften	73	2 706 000
Gut- und Lastschriften	224	5 563 000

Ende 1921 hat betragen

das Guthaben der Scheckkunden . . . . . 34 210 493 000 K,

das durchschnittliche Guthaben eines Scheckkunden . . . . . 192 773 K.

Geldliches Ergebnis.

Im Scheckverkehr hat betragen		
die Einnahme		742 781 000 K,
darunter		
Gebühren, Erlös für Vordrucke und erstattete Druckkosten	96 497 000 K,	
Zinsen	431 437 000 K,	
Wertpapier- und Wechselgeschäft	214 144 000 K,	
die Ausgabe		692 048 000 K,
darunter		
Besoldungen	596 066 000 K,	
Zinsen an die Scheckkunden	94 712 000 K,	
mithin Überschuß		50 733 000 K,
dazu Überschuß im Sparverkehr		1 856 000 K,
insgesamt Überschuß		52 589 000 K,

die der Rücklage für den Scheckverkehr zugeführt worden sind.

Im Depositenverkehr hat sich die Zahl der Rentenbuchbesitzer um 128 467 auf 468 200 Ende 1921 vermindert. Ihr Umsatz betrug 10,442 Milliarden Kronen. In der Verwahrung und Verwaltung des Postsparkassenamts befanden sich Ende 1921 4,176 Milliarden Kronen Nennwert.

Der Verkehr mit ausländischen Banken war nur gering. Es wurden 226,7 Millionen Kronen in 2 400 Posten überwiesen.

Aus der Rechtsprechung des Reichsdisziplinarhofs.

a) Ein vom Amtsgericht erlassener Strafbefehl ist für den Disziplinarrichter nicht bindend.

Der Reichsdisziplinarhof hat sich schon früher mehrfach mit der Frage befaßt, ob ein Strafbefehl für das Disziplinarverfahren bindend sei. Im Urteil vom 13. Mai 1909, F. 13/18 (abgedruckt in der Rechtsprechung des Disziplinarhofs, herausgegeben von Schulze, S. 201ff, 207) ist im Anschluß an die Erörterung der Tragweite des § 78 RBG die Meinung ausgesprochen worden, daß eine Einstellung des Verfahrens gemäß § 202 StPO keinesfalls für den Disziplinarrichter bindend sei, weil der § 78 a. a. O. eine in Form des Urteils ergangene freisprechende oder verurteilende Entscheidung voraussetze. Im übrigen ist dort die Frage, ob etwa ein rechtskräftiger Strafbefehl (§ 450 StPO) dem Urteil gleich zu achten sei, unentschieden gelassen. Im Urteil des Disziplinarhofs vom 17. Oktober 1921, F. 33/21, ist die Auffassung der Vorinstanz, daß der Disziplinarrichter auch bei einem Strafbefehl an die Entscheidung des Strafrichters gebunden sei, als unzutreffend zurückgewiesen worden, weil das dem Strafbefehl vorausgegangene Ermittlungsverfahren nicht den Anforderungen genüge, die an eine »gerichtliche Untersuchung« im Sinne der §§ 77, 78 RBG zu stellen seien und auch keine »Erörterung«, wie ihn § 78 Abs. 1 daselbst voraussetze, stattfinde. Auch in dem Urteil vom 7. November 1921, F. 81/21, hat sich der Disziplinarhof auf den Standpunkt gestellt, daß beim Vorliegen

eines amtsrichterlichen Strafbefehls der Disziplinarrichter, anders als beim Straf*urteil*, die Schuldfrage selbständig zu entscheiden habe. An dieser Rechtsprechung hat der Disziplinarhof, der auf Grund des Gesetzes vom 21. Juli 1922 über die Pflichten der Beamten zum Schutze der Republik neu gebildet worden ist, in einer Entscheidung vom 16. November 1922, F. 76/22, mit folgender Begründung festgehalten.

Als Regel stellt der § 108 RGB den Satz auf, daß die Disziplinarbehörde nach ihrer freien, aus dem Inbegriff der Verhandlungen und Beweise geschöpften Überzeugung, »*ohne an positive Beweisregeln gebunden zu sein*«, darüber zu entscheiden habe, inwieweit die erhobene Anschuldigung begründet sei. Eine Ausnahme hiervon bilden die Vorschriften der §§ 77, 78 a. a. O. über das Verhältnis zwischen Disziplinar- und Strafverfahren, insbesondere zwischen Disziplinar- und Strafurteil. Sie findet ihre Rechtfertigung darin, daß bei völliger Unabhängigkeit des Disziplinarrichters von dem Strafrichter über einen und denselben Tatbestand leicht sich gegenseitig widersprechende Entscheidungen ergeben können, was im Interesse der Staatsautorität tunlichst zu vermeiden ist. Ausnahmevorschriften aber sind, worüber kein Streit besteht, eng auszulegen und nicht über die vom Gesetz selbst gezogenen Grenzen hinaus auszudehnen. Eine solche ausdehnende Auslegung würde es nun sicherlich sein, wenn das, was nach der Rechtsprechung des Disziplinarhofs zufolge des § 78 RBG von den auf Freisprechung lautenden, in Form des *Urteils* ergehenden Entscheidungen des Strafrichters gilt, ohne weiteres auch auf die Strafbefehle erstreckt würde. Die gegenteilige Ansicht wird dem wesentlichen Unterschied zwischen dem Verfahren bei Erlaß eines Strafbefehls und dem ordentlichen Strafverfahren, das mit der Verkündung eines Urteils endigt, nicht gerecht. Während der Strafbefehl lediglich auf Grund des Akteninhalts, ohne vorheriges Gehör des Beschuldigten, erlassen werden kann und zumeist erlassen wird, muß dem Urteil notwendig eine mündliche Verhandlung vorausgehen, in der der Beschuldigte gehört wird, um ihm Gelegenheit zur Beseitigung der gegen ihn vorliegenden Verdachtsgründe und zur Geltendmachung der zu seinen Gunsten sprechenden Tatsachen zu geben, und in der der Richter gehalten ist, die in der Anklage bezeichnete Tat nach allen rechtlichen Gesichtspunkten hin zu prüfen. Die in Gestalt des Strafbefehls ergangene richterliche Entscheidung bietet daher nicht entfernt die gleiche Gewähr für eine nach der tatsächlichen und rechtlichen Seite erschöpfende Beurteilung des Sachverhalts, wie das auf dem Gesamtergebnis der Hauptverhandlung, also der Vernehmung des Angeklagten und einer etwaigen Beweisaufnahme beruhende Strafurteil. Es würde infolgedessen eine nicht zu verantwortende Härte für den in ein Disziplinarverfahren verwickelten Beamten in sich schließen, wollte man ihm gegenüber einem rechtskräftig gewordenen Strafbefehl die Möglichkeit verschließen, von neuem die Schuldfrage aufzurollen und alles das vorzubringen, was zu seiner Entlastung zu dienen geeignet ist. Das erscheint um so weniger angängig, als das Disziplinarverfahren, namentlich wenn die ernstliche Gefahr einer Dienstentlassung droht, für den davon betroffenen Beamten von ungleich größerer Bedeutung zu sein pflegt, als ein mit einer verhältnismäßig geringfügigen Geld- oder Freiheitsstrafe abschließendes Verfahren bei einem amtsrichterlichen Strafbefehl. Wenn demgegenüber von dem Beamten der Staatsanwaltschaft darauf hingewiesen worden

sei, daß im vorliegenden Falle der Angeschuldigte vor Erlaß des Strafbefehls gehört worden sei, und daß er es unterlassen habe, durch rechtzeitige Einlegung des Einspruchs den Eintritt der Rechtskraft des Strafbefehls zu verhindern, so vermag dies nach dem Gesagten eine abweichende Beurteilung schon um deswillen nicht zu rechtfertigen, weil die dem Strafbefehl infolge des Wegfalls der mündlichen Verhandlung naturgemäß anhaftenden Mängel nach wie vor bestehen geblieben sind, und weil der Ausgang des Disziplinarverfahrens wegen des ihm innewohnenden öffentlich-rechtlichen Charakters unmöglich von dem mehr oder weniger dem Zufall preisgegebenen Verhalten des Beschuldigten bei Abwägung der für oder gegen Erhebung des Einspruchs gegen Strafbefehl sprechende Umstände abhängig gemacht werden kann.

b) Verweigerung des Diensteids.

Ein Beamter der Reichswehr hatte sich fortgesetzt geweigert, den vorgeschriebenen Diensteid der Beamten zu leisten. Als Grund hatte er angeführt, daß die Eidesleistung seinen politischen Anschauungen und dem früher geleisteten Soldaten- und Beamteneid widerspreche. Die zuständige Reichsdisziplinarkammer verurteilte ihn deshalb zur Dienstentlassung, wobei sie ihm vom gesetzlichen Ruhegehalt $^9/_{10}$ auf drei Jahre, $^3/_4$ auf weitere drei Jahre, dann die Hälfte auf Lebenszeit beließ. Die Berufung des Angeschuldigten wurde vom Reichsdisziplinarhof am 19. Dezember 1922 verworfen, dabei wurden ihm aber $^9/_{10}$ des gesetzlichen Ruhegehalts auf Lebenszeit belassen. Aus den Gründen ist folgendes hervorzuheben.

Da der Angeschuldigte ohne gerechtfertigten Grund die Leistung des Beamteneids verweigert hat und auf dieser Weigerung noch jetzt beharrt, unterliegt er disziplinarer Bestrafung. Nach Art. VI des Reichsgesetzes über die Pflichten der Beamten zum Schutze der Republik vom 21. Juli 1922 (Reichsgesetzbl. I S. 590) gilt das bisherige Recht. Das Verhalten des Angeschuldigten enthält objektiv eine schwere Verletzung seiner Dienstpflichten. Auf entschuldbaren Irrtum kann er sich nicht berufen, da ein Rechtsirrtum in Frage kommt, er aber auch wiederholt von der vorgesetzten Behörde auf die Nichtberechtigung seines Standpunkts und auf die ihm drohenden Folgen aufmerksam gemacht worden ist. In Fällen der vorliegenden Art ist Dienstentlassung die gebotene Strafe.

Anlangend die Anwendung des § 75 Nr. 2 Abs. 2 RGB, hat der Disziplinarhof geglaubt, den vorhandenen Milderungsgründen in weitestem Maße Rechnung tragen zu müssen. Der Angeschuldigte will nicht Beamter bleiben. Er hat, soweit seine Gewissensbedenken in Frage stehen, aus einem idealen Beweggrund gehandelt; im übrigen war er damals und ist er auch jetzt noch der Überzeugung, daß ihm ein Anspruch auf Pensionierung zugestanden habe. Ihn trifft daher nicht der Vorwurf unlauteren Handelns.

Kleine Mitteilungen.

Rückgang des amerikanischen Eisenbahnnetzes. Die Länge der Eisenbahnnetze der Vereinigten Staaten von Amerika betrug im Jahre 1922 rund 411 000 km. Im Jahre 1910 hatte der Zuwachs noch fast 10 000 km betragen, und die sechs Jahre 1910 bis 1915 brachten im ganzen eine Verlängerung um 32 673 km. Von 1916 an begann die Länge des amerikanischen Eisenbahnnetzes jedoch zurückzugehen, indem die Neubaustrecken von denen übertroffen wurden, die

stillgelegt und abgebrochen wurden. Die sechs Jahre 1916 bis 1921 brachten eine Verminderung um 3 552 km, wovon 1 300 km allein auf das Jahr 1921 entfielen. Die letztere Zahl ist fast doppelt so groß wie diejenige der vorhergehenden Jahre. Die Schuld an diesem Rückgang wird der Gesetzgebung zugeschrieben, die die Eisenbahnen verhindert, ihre Tarife so zu erhöhen, daß das in den Eisenbahnen angelegte Geld eine angemessene Verzinsung findet. Augenscheinlich wird die Nachricht über diesen Rückgang der amerikanischen Eisenbahnen und über den Grund dafür in der Absicht verbreitet, auf die Gesetzgebung einen Druck auszuüben, daß sie den Eisenbahnen freie Hand bei Gestaltung ihrer Tarife läßt. (Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, 1923, S. 320).

Nachweis

von Aufsätzen und Mitteilungen über das Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen aus der Zeitschriftensammlung der Bücherei des Reichspostministeriums.

(April bis Juni 1923)

A. Liste der Zeitschriften.

Enthalten im Archiv 1923, S. 99.

B. Nachweis der Aufsätze usw.[1]).

I. Gemeinsame Angelegenheiten des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens.

Allgemeines. Achtstundentag, die Auswirkungen des ... **75.** 416.
— Arbeitskunde und Anlernschulen, von Leifheit, Oberpostsekretär **52.** 93.
— Beamtenproblem und Beamtenliteratur, von Winters **13.** 171.
— Beleuchtungstechnik, Fortschritte der praktischen ... **16.** 193.
— Berufsgemeinschaft? Die Kernfrage der Arbeitsrechtssoziologie, von Meyer **21.** Bd. 195 S. 190.
— Boßhardt-Stahl (Verfahren zur Herstellung von Stahlguß, besonderer Nutzen für die Elektrotechnik) **65.** 279.
— Handfeuerlöscher, von Lerche, Ministerialrat **23.** 191.
— Das Schneckenrad (Zahnrad) **65.** 396.
— Sonnenwärme, die technische Ausnutzung der ..., von Prof. Dr. Marcuse, ao. Professor an der Universität Berlin **65.** 386.
— Die Streik- und Ausstandsbewegung in den modernen Kulturstaaten unter besonderer Berücksichtigung des Handels- und Verkehrsgewerbes und speziell des Schiffahrtsgewerbes im 2. Halbjahr 1922, von Göhring **35.** 359.
— Tränkung, flammensichere ... von Holz und Gewebe **87.** 297.
— Übertragung von Krankheiten im Post- und Telegraphenverkehr (Tuberkulose) **5.** 722.
— Wasserrohre und Wasserroste, von Grellert, Oberingenieur (Heizungsanlagen) **32.** 189.
— Die Weltzeituhr **65.** 379.
— Zentralheizung oder Ofenheizung? **65.** 251. 366.
Deutschland. Die Abfindungssumme **12.** 51, **67.** 76.
— Abgabe von Behelfsbauten an andere Reichsbehörden, Vf des Reichsschatzministers vom 8. März 1923 **2.** 157.
— Altersgrenzengesetz, Gültigkeit des preußischen ... (Entsch. des RG vom 4. Juli 1922) **15.** Beil. (Rechtsprechung) 7.

[1]) Die fett gedruckten Zahlen bedeuten die Zeitschriften in der Liste unter A, die daneben stehenden Zahlen die Seiten.

II. Postwesen.

III. Telegraphen- und Fernsprechwesen.

(Mit Ausnahme des drahtlosen Telegraphierens und Fernsprechens [s. unter IV])

IV. Drahtloses Telegraphieren und Fernsprechen.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.

Archiv für Post und Telegraphie

Herausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Nr. 10 **Berlin, Oktober** Nov **1923**

Geschichte des Begriffes und Begriff der Post nebst einem Anhang über die Entstehungszeit der Post*).

Inaugural-Dissertation zur Erlangung der Doktorwürde, genehmigt von der Philosophischen Fakultät der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität zu Bonn.

Von Hermann Kownatzki aus Köln.

Einleitung.

Zur geschichtlichen Betrachtung eines Gegenstandes, eines Volkes oder einer Einrichtung, ist die Umgrenzung dieses Gegenstandes nötig, die räumliche und völkische Begrenzung des Volkes, die Unterscheidung der betrachteten Einrichtung von anderen. Eine Voraussetzung der Postgeschichte ist die Festlegung des Begriffes »Post«. Wie selbstverständlich diese Forderung auch erscheint, so wurde doch bis in die letzte Zeit über ihre Vernachlässigung geklagt. Noch 1917 schrieb Sombart (364) über die, wie er hervorhebt, durchaus nicht spärliche Literatur zur Postgeschichte: »Wenn man die Entstehung der Post schildern will: da muß man wissen, was man entstehen lassen will, und das wissen die meisten Autoren nicht (oder sagen es nicht, was ebenso schlimm ist).« Ähnlich urteilt schon mehr als 150 Jahre früher Moser (I, 257): »Ich finde überhaupt in denen Schriften vom Postwesen, a) daß der Status controversiae nicht recht auseinander gelesen und vorderist gezeiget wird, was Posten seyen? und was vor dieselbige gehöre? sondern man schmeisset gemeiniglich des Post- und Boten-Wesen untereinander....«

Eine klare Begriffsbildung mag für die Postgeschichte zunächst dadurch erschwert worden sein, daß die Einrichtung, die heute Post genannt wird, nicht mit einem eigenen Namen in die Geschichte eingetreten ist, sondern zu ihrer Bezeichnung der Begriff einer älteren verkehrstechnischen Einrichtung verwendet wurde. Das Wort Post kommt nach Rübsam (III, 33ff) und Ohmann (49ff) literarisch zuerst vor in der Chronik des Marco Polo, also Ende des 13. Jahrhunderts. Dort wird es für Pferdewechselstellen gebraucht. Mit dieser technischen Einrichtung kam das Wort Post zu der Verkehrseinrichtung, die heute unter Post verstanden wird, bei der es aber bis jetzt für einzelne Teile, wie für die ganze Anstalt gebraucht wird.

Eine zweite Schwierigkeit für eine Begriffsbestimmung der Post liegt darin, daß seit dem 16. Jahrhundert über den Untergang des alten Reiches hinaus Postzwang, Postregal und kaiserliches Reservatrecht für Fachleute wie Gelehrte zugleich Fragen des Tagesstreites waren und es so zu einer gewohnheitsmäßigen

*) Anmerkung der Schriftleitung:
Der Abdruck entspricht dem Wortlaut des Entwurfs; daraus erklären sich gewisse Abweichungen gegenüber der sonst im Archiv üblichen Schreibweise.

Festlegung des Begriffes nicht kommen konnte. Erst der neueren Forschung war es vergönnt, sich ungestört den Aufgaben der Postgeschichte und damit der einer Begriffsbestimmung der Post zu widmen. Trotz einer Reihe zum Teil vorzüglicher Spezialarbeiten ist aber eine befriedigende allgemeine Postgeschichte bisher nicht erschienen; ebenso haben die Bemühungen um den Begriff der Post noch kein unwidersprochenes Ergebnis geliefert.

Im folgenden soll zuerst den bisher zutage getretenen Ansichten über den Begriff der Post nachgegangen, dann der Versuch gemacht werden, mit Hilfe des dabei gewonnenen Ergebnisses und einer Betrachtung der gegenwärtigen Post zu einer Begriffsbestimmung zu gelangen. Dieser neu gewonnene Begriff wird endlich in einem Anhang auf die Ergebnisse der bisherigen Forschung über die Entstehung der Post angewendet.

Wenn es nun, wie Moser und Sombart schon hervorheben, geradezu unmöglich ist, den Ausgangspunkt für eine Geschichte der Post richtig zu wählen, ohne vorher eine feste Begriffsbestimmung zu haben, so scheint dieselbe Schwierigkeit für eine Geschichte des Begriffes der Post vorzuliegen. Die Postliteratur setzt allerdings erst im zweiten Drittel des 17. Jahrhunderts ein und beschäftigt sich dann mit Anstalten, deren Postcharakter nicht bestritten ist, so daß die im Anschluß daran entstandenen Begriffsbestimmungen zweifellos für eine Geschichte des Begriffes der Post in Frage kommen. Wo aber soll die Grenze gezogen werden, wenn eine Begriffsgeschichte darüber hinausgeht und bei den Urkunden einsetzt? Von vornherein steht fest, daß es sich nur um Boten- oder Postwesen handeln kann. Finden sich nun in Ausführungen, die eine Begriffsbildung enthalten, die Bezeichnungen Bote, Botenwesen usw., so ergibt der Vergleich mit der heutigen Post immer den grundlegenden Unterschied, daß es sich dort tatsächlich um einen Boten handelt, der den Weg vom Absender bis zum Empfänger zurücklegt, hier dagegen um eine Transportorganisation[1]). Das Wort Post taucht auf mit einer neuen verkehrstechnischen Einrichtung. Ob damit die Post beginnt, ist die Streitfrage des Anfangs der Postgeschichte. Scheitert an dieser Schwierigkeit auch eine Geschichte des Begriffes der Post? Klar ist demgegenüber ohne weiteres, daß eine Geschichte des Begriffes der Post vernünftigerweise nie den Zweck haben kann, alle bisher zutage getretenen Begriffsbildungen, die von Post reden, zusammenzutragen und daraus, gleichsam die Summe ziehend, eine endgültige Begriffsbestimmung zu machen; vielmehr ist sie immer nur die eine Hilfe, zu einer Begriffsbestimmung zu gelangen. Die andere und der feste Ausgangspunkt ist die Betrachtung der heutigen Post. Begriffsbestimmungen können treffend, zu eng oder zu weit gefaßt sein; passen sie in ihren Grundzügen nicht zum Wesen der heutigen Post, so scheiden sie für eine Geschichte des Begriffes der Post aus. Dadurch werden einmal — worauf es hier nicht ankommt — alle von wirklichen Postanstalten abgeleitete, aber ganz verfehlte Begriffsbestimmungen betroffen, dann diejenigen, welche ihren Grundzügen nach etwas anderes als die heutige Post sind. Durch den Vergleich mit der heutigen Post ist also ein fester Ausgangspunkt für die Begriffsgeschichte gewonnen.

Eine solche ist im folgenden einmal deshalb zusammengestellt, weil sie ermöglicht, für die Begriffsbestimmung neben den heutigen auch die früheren Verhältnisse zu berücksichtigen, also vor einer zu engen Fassung des Begriffes schützt[2]). Anderseits zeigt eine Geschichte des Begriffes der Post auch, unter welchen Gesichtspunkten verschiedene Zeiten die Post betrachtet haben.

Unter den vorliterarischen Begriffsbildungen sind vorzugsweise die der kaiserlichen Urkunden berücksichtigt, weil Vollständigkeit zu erreichen ausge-

[1]) Über die sogenannte Deutschordenspost vgl. Babendererde, S. 670 f.

[2]) Dazu auf einen Vergleich mit den früheren Posteinrichtungen selbst zurückzugehen, wäre nicht möglich gewesen, weil das die Entscheidung der Frage, ob Post vorliege, d. h. ob

schlossen war, diese Urkunden aber wegen ihres Eingreifens in Streitigkeiten, für welche die begriffliche Fassung der Post höchst bedeutungsvoll war, verhältnismäßig besonders ergiebig erschienen. Ebenso sind dann auch nicht alle literarischen Werke, die sich ganz oder teilweise mit dem Postwesen beschäftigen, herangezogen worden, sondern nur diejenigen, welche durch ihre Begriffsbildung oder ihre allgemeine Bedeutung größeren Einfluß auf die spätere Literatur gehabt haben. Es sind aber eine ganze Reihe sonst sehr beachtenswerter Arbeiten zum Postwesen übergangen worden, weil sie für die Entwicklung des Begriffes bedeutungslos sind. Von der ausländischen Literatur sind nur die neuesten französischen und englischen Postgeschichten und der deutsche Auszug einer russischen berücksichtigt worden.

I. Die Geschichte des Begriffes der Post.

Kapitel 1.

Der Begriff der Post in Urkunden bis zum Ende des 17. Jahrhunderts.

Das Wort Post, sprachgeschichtlich allgemein abgeleitet vom Supinum positum, bezeichnete ursprünglich nur Pferdeleih- und -wechselstellen. Eine auf diesen engen Sprachgebrauch gehende Begriffsbestimmung der Post gibt es nicht. Wollte man nachträglich eine aus diesem Sprachgebrauch herausholen, so würde der Vergleich mit der heutigen Post sofort ergeben, daß zwei verschiedene Dinge nur denselben Namen haben; denn diese ist, abgesehen von der technisch veränderten Beförderungsart, eine Organisation, jene konnten einzeln und selbständig nebeneinander bestehen.

Als die Fürsten dann die verkehrstechnische Neuerung des regelmäßigen Pferdewechsels ihrem Nachrichtenwesen dienstbar machten, erweiterte das Wort Post seine Bedeutung und bezeichnete nun den ganzen Stafettendienst des Fürsten. Auch für diese Bedeutung des Wortes fehlen Begriffsbestimmungen, aber beispielsweise aus dem Edikt Ludwigs XI. vom 19. Juni 1464[3]) läßt sich ein klares Bild gewinnen, was man sich damals unter dem Wort Post vorstellte. Die Verordnung sieht vor ein Pferderelais (Art. 2), auf ihm eine stafettenmäßige Nachrichtenbeförderung nur für den König und seine Behörden (Art. 7 u. 27), eine Reisegelegenheit für Personen, die einen Erlaubnisschein zur Benutzung haben (Art. 6), ferner weitgehende politisch-polizeiliche Maßnahmen (Art. 11 bis 19)[4]). Die jedem zugängliche Nachrichtenbeförderung, ohne welche die heutige Post nicht gedacht werden kann, ohne ihr eine wesentliche Eigenschaft zu nehmen, ist bei dieser als Post bezeichneten Anstalt nicht vorhanden und würde auch mit dem politischen Zweck dieser Einrichtung kaum vereinbar sein. Es liegt also dem Wort Post wieder eine Vorstellung zu Grunde, die mit der heutigen Anstalt in einem entscheidenden Punkt nicht übereinstimmt. Alle derartigen Begriffsbildungen müssen für eine Geschichte der Post noch ausscheiden.

Im Vertrage Philipps I. mit Franz de Tassis vom 18. Januar 1505[5]) ist ein Verbot privater Briefversendung mittels der Stafetten nicht aufgenommen.

die betreffende Verkehrseinrichtung die wesentlichen Züge der Post habe, vorausgesetzt hätte. Zu dieser Frage ist aber der fest bestimmte Begriff die Voraussetzung; ein Zirkelschluß wäre also unvermeidlich gewesen. Bei dem eingeschlagenen Weg fällt die Untersuchung der tatsächlichen Verhältnisse ganz fort, es wird stets nur geprüft, ob ein Begriff sich auf die heutige Post anwenden lasse. Die Begriffsbestimmung wird aber doch nicht allein nach den gegenwärtigen Verhältnissen getroffen, da die einzelnen Begriffsbildungen von zeitlich ganz verschiedenen Einrichtungen ausgehen.

[3]) Isambert, 487 ff.

[4]) Vgl. Ohmann, 41 f.

[5]) Rübsam I, 188 ff.

Daß in diesem Vertrag deshalb schon eine Vorstellung enthalten sei, die sich ohne weiteres auf die heutige Post übertragen lasse, wird man nicht behaupten können; denn der Vertrag bezeichnet zwar als Post eine Transportorganisation für Nachrichten und Reisende, trifft Bestimmungen zu deren Einrichtung aber nur mit Rücksicht auf den dynastischen, höchstens staatlichen Nutzen der Anstalt. Ebensowenig läßt sich der Begriff genau umgrenzen, der dem Wort Post in dem folgenden Vertrag Karls V. mit Franz und Baptista von Taxis vom 12. November 1516[6]) und dem Bestallungsbrief für Baptista vom 14. Juni 1520[7]) unterliegt. Neu gegenüber dem Vertrag von 1505 ist in dem von 1516 der Art. XIII (221), der Franz und Baptista von Taxis ein Monopol für das Halten von »Postpferden« gibt. Das kann aber ebensogut eine willkürliche Bestimmung wie eine Auslegung dessen sein, was zur »Post« gehöre. Daß mit dem Worte Post sich überhaupt schon ein festerer Begriff im Anfang des 16. Jahrhunderts verbunden hatte, möchte man annehmen, da der Art. X des Vertrages von 1516 den König verpflichtet, für freie Passage zu sorgen, »comme il appartient a postes« (219), und die Bestallung von 1520 dem »chief et maistre general de noz postes« Rechte zusichert »accoustumez et y appertenans« (147). Wenn alle bisher genannten Urkunden von »les postes« reden, so hat der Sprachgebrauch die Erinnerung an die Herkunft des Wortes noch durchaus gewahrt. Aber »les postes« sind dem Redenden nicht mehr die einzelnen Pferdewechselstellen, vielmehr verstand man darunter doch eben die ganze Anstalt; im Vertrag von 1505 heißt es: »que les dits postes seront tenus d'aller de cette ville de Bruxelles iusques a Inspruck en cinq iours et demy en temps d'esté . . .« (190), damit können sicher nicht die einzelnen Pferdewechselstellen gemeint sein. All das zeigt, wie der Begriff sich erweitert hat, und daß ein festerer Begriff sicher vorhanden war. Unschwer zu erkennen ist, daß das Wort Post im Edikt von 1464 etwas wesentlich anderes als die heutige Post bezeichnet. Wie weit der mit dem Wort Post verbundene Begriff in den ersten Urkunden der Habsburger, die das Wort gebrauchen, auf die heutige Post paßt, bleibt unsicher. Sichtbar wird der Begriff; aber in diesen Anordnungen, die nur von einem bestimmten Zweck der Anstalt reden, über alles andere schweigen, wird er nicht greifbar deutlich. Mehr als aus dem Vertrag von 1505 ist auch aus dem von 1516 und dem Dekret von 1520 dafür nicht zu gewinnen. In dem Bestallungsbrief Ferdinands I. für Leonhard von Taxis vom 21. August 1563[8]) findet sich der Vorbehalt, »doch uns deren Posten halben, so wir selbst besolden und unterhalten, an Fürsehung und Bestellung derselben unvergriffen und unschädlich« (442). Demnach schrieb man damals dem, was man Post nannte, die Eigenschaft eines unbeschränkten Monopols nicht zu. Halten die Urkunden der kaiserlichen Kanzlei immer daran fest, daß sie unter Post eine auf der Stafettentechnik beruhende Transportorganisation verstehen, so verbindet das Patent Rudolfs II. vom 16. Juni 1595[9]) damit ausdrücklich die Öffentlichkeit der Anstalt; von der damaligen Zerrüttung des Taxisschen Unternehmens heißt es: »Dardurch nicht allein Unsere und andere Christliche Potentaten, Churfürsten, Fürsten und Stände, sondern auch gemeiner Handels-Leut Sachen, und nothwendige Commercia merklich verhindert . . .« (443). Recht deutlich wird der vorliegende Postbegriff in dem Mandat Rudolfs II. vom 6. November 1597[10]). Die ersten Verträge und Erlasse bezwecken die Errichtung einer Beförderungsanstalt, jetzt soll diese für den

[6]) Rübsam I, 215ff.
[7]) Rübsam II, 145 ff.
[8]) Lünig I, 440 ff.
[9]) Lünig I, 443.
[10]) Lünig I, 444 ff.

Herrscher wichtige Einrichtung vor Beeinträchtigung durch Konkurrenz geschützt werden; das führt zu einer Abgrenzung zwischen dem Post- und Botenwesen. Das Patent von 1597 sagt darüber: »wollen aber einige Städt-, Kauff- und Handels-Leut, sich vielbesagter Metzger- oder andere Boten, mit Zu- und Ausführung ihrer Brieff und Sachen gebrauchen, mögen sie gleichwohl dasselbig, jedoch dergestalten thun, daß von der Stadt oder Stell, da die Abfertigung geschicht, an das Ort, dahin die Reiß, es seye zu Roß oder Fuß gehet, ohne einige Abwechslung, nicht mehr dann durch eine Person oder Boten, und anderer Gestalt nicht verrichtet werden« (446). Danach ist das wesentliche Kennzeichen der Post die Abwechselung der Reiter und Pferde, die Organisation. Nach demselben Mandat fällt der Post zu Brief-, Sachen- und Personenbeförderung (446). Die ganze Anstalt wird als »hochbefreytes Kayserliches Post-Regal« bezeichnet (445), der Streit um diesen Anspruch blieb nicht ohne Einfluß auf die begriffliche Fassung der Post. Ein Gutachten des kurfürstlichen Kollegiums vom 12. Januar 1637[11]) schlägt vor, die Anordnung von reitenden und Fußboten zu gestatten, wo keine »Ordinari Posten« vorhanden seien, sonst Boten nur zuzulassen unter Bedingungen, die mit denen des Patents von 1597 übereinstimmen, außerdem aber noch festsetzen, daß dann die Boten auch nicht die Briefsammlung und Austeilung zu einer Organisation ausbauen dürfen. Will dies Gutachten das Botenwesen, wo keine vom Kaiser verordnete Post besteht, uneingeschränkt erlauben, so gibt es damit die Möglichkeit frei, daß eine Anstalt entsteht, die ganz dem im Patent von 1597 vorgefundenen Postbegriff entspricht, aber als Botenwesen bezeichnet wird. Um 1600 besteht also ein ganz bestimmter Postbegriff, der Monopolstreit führt aber dazu, eine diesem Begriff entsprechende Anstalt anders zu bezeichnen. Das kaiserliche Mandat vom 12. August 1637[12]) beschränkt wie das Gutachten jede Organisation im Transportwesen auf die Post, folgt dagegen dem Gutachten nicht in der Verwischung des Post- und Botenbegriffes. Dieses Gutachten war aber durchaus nicht der einzige Fall, daß der eben erst ausgebildete Begriff wieder verwirrt wurde. Die württembergische »Post- und Metzger-Ordnung« vom 26. Juni 1622[13]) betrifft eine im Sinn der kaiserlichen Patente als Post zu bezeichnende Anstalt, redet aber durchweg als gleichbedeutend von »Metzger« und »Postillon«, während jene den Metzger und Boten der Post gegenüberstellen. Ein Mandat Ferdinands III. vom 3. Januar 1642[14]) beschränkt mit Rücksicht auf die Leistungsfähigkeit und Schonung der Pferde das Gewicht der zur Beförderung zugelassenen Sachen und kommt damit zuerst zu einer Begrenzung der von der Post zu leistenden Sachenbeförderung. Entsprechend der tatsächlichen Weiterentwicklung nimmt das Mandat Leopolds I. vom 29. April 1659[15]) auch die fahrende Post für das Regal in Anspruch. Am 13. Februar 1680 erging von Leopold I. ein Mandat[16]) zugunsten des Monopols, das, inhaltlich sonst den früheren ähnlich, von »Neben-Posten« redet. Bis dahin gaben die kaiserlichen Urkunden nur den vom Kaiser anerkannten Anstalten den Namen Post, nun scheinen Begriff und Wort Post so eng verwachsen zu sein, daß die Gesetzwidrigkeit im kaiserlichen Sinne anders zum Ausdruck gebracht werden muß. Die von Leopold I. »confirmirte Reichs-Post-Ordnung« vom 17. Oktober 1698[17]) fügt zu der Begriffsbildung nichts Neues hinzu. Abschnitt 15 bestimmt zwar, daß unbekannte Leute ohne Paß eines »Ober-Post-Amts« nicht befördert

[11]) Lünig I, 456 f.
[12]) Lünig I, 457 ff.
[13]) Lünig II, 2, 267 f.
[14]) Lünig I, 461 f.
[15]) Lünig I, 465 ff.
[16]) Lünig I, 472 ff.
[17]) Lünig I, 478 ff.

werden sollen (480), aber diese Bestimmung ist im Sinne des 17. Jahrhunderts keine Beschränkung der öffentlichen Zugänglichkeit der Post, sondern entspricht nur der allgemein üblichen polizeilichen Bevormundung, welche die Freiheit des Privatlebens überhaupt beschränkte. Die »allergnädigst approbirte Post-Tax-Ordnung« vom 18. Oktober 1698[18]) bietet keinen Anhaltspunkt, ob sie nur aus Zweckmäßigkeitsgründen oder als der Post ihrem Wesen nach zukommend aufgestellt worden ist. Ohne weitere begriffliche Festlegungen sind die von der Post handelnden Artikel der Wahlkapitulationen Leopolds I. von 1658[19]) und Josephs I. von 1690[20]).

Mit Sicherheit läßt sich also ein fester Begriff der Post in den kaiserlichen Urkunden Ende des 16. Jahrhunderts nachweisen, der im 17. Jahrhundert noch genauer gefaßt wird, sich aber im wesentlichen nicht mehr ändert. Anfang des 16. Jahrhunderts verbindet sich mit dem Wort Post auch schon eine festere Vorstellung, die aber aus den gelegentlichen Äußerungen zum Begriff der Post in ihrer Umgrenzung nicht deutlich zu erkennen ist. Die kaiserlichen Patente sahen in der Post eine auch der Öffentlichkeit zugängliche Beförderungsanstalt für Briefe, Sachen beschränkten Gewichtes und Personen, der sie die Stafettentechnik vorbehalten; diese Anstalt nehmen sie als ein kaiserliches Regal in Anspruch. Der Vergleich mit der heutigen Post läßt diese Begriffsbildung teils zu weit, teils zu eng erscheinen, aber sie bedeutet doch nichts wesentlich Verschiedenes mehr. So ist die Öffentlichkeit gewiß ein Grundzug der heutigen Post. Das der Post zur Beförderung Zugewiesene enthält natürlich nicht Nachrichtenarten der heutigen Post, die es damals noch nicht gab, während die Personenbeförderung von der Post heute durchaus nicht mehr durchgängig besorgt wird[21]). Auch beruht die Post längst nicht mehr auf der Stafettentechnik, aber diese Begriffsbestimmung hebt, wenn sie auch, an zeitlich bedingten Erscheinungen haftend, zu eng bleibt, doch richtig hervor, daß die Post im Gegensatz zum Botenwesen eine mit der größtmöglichen Schnelligkeit arbeitende, überindividuelle Transportorganisation ist. Daß die Post heute stets als Monopol, meist als Staatsmonopol, besteht, scheint mit dem Anspruch eines »hochbefreyten kayserlichen Regals« übereinzustimmen und ihn zu bestätigen. Über den damaligen Rechtsstreit besagt dieses Übereinstimmen aber nichts, und vor der Entscheidung, ob zum Wesen der Post das Monopol gehöre, wird unter anderem zu erwägen sein, ob heute nicht etwa nur ökonomische Gründe zu dem Monopol und Staatsmonopol geführt haben. Die letzten hier herangezogenen Urkunden haben schon in eine Zeit hinübergeführt, für die in anderen Quellen eingehendere Begriffsbildungen, auch Begriffsbestimmungen für die Post vorliegen.

Kapitel 2.

Der Begriff der Post in der Literatur des 17. Jahrhunderts.

Die erste literarische Behandlung scheint die Post in juristischen Werken über die Staatsfinanzen gefunden zu haben. Es handelt sich da meist um Vergleiche mit den im römischen Recht festgelegten Lasten der Untertanen für den cursus publicus, so in Caspar Klocks »Tractatus Nomico-Politicus De Contributionibus«[22]). Der Unterschied in der Unterhaltung beider Anstalten, ihr verschiedener Zweck wird hervorgehoben, es bleibt aber bei flüchtigen Erörterungen und von einer eingehenderen Begriffsbildung ist nicht die

---

[18]) Lünig I, 483 f.
[19]) Ziegler, 252 f.
[20]) Ziegler, 345 f.
[21]) Vgl. Fischer, 136.
[22]) Kap. 2, Nr. 25 ff, S. 44 f.

Rede. Ferner wurde im Henotschen Streit in den 20er Jahren des 17. Jahrhunderts ein Teil der Prozeßakten gedruckt[23]), doch handelt es sich da um Privatdrucke zu ganz bestimmten Zwecken, die nicht für eine öffentliche, literarische Wirksamkeit bestimmt waren. Ähnliches gilt wohl auch von der 1636 im Druck erschienenen, an den Reichshofrat gerichteten Taxisschen Denkschrift, »Rechtmässige Anzüg, warumb in den Reichsstätten, da ordentliche dem Römischen Keyser verpflichtete Posten angerichtet seind, alle Nebenbottenwerk mit Directoriis vnd Directoren abzustellen, vnd das im Monat Augusto Anno 1635. Jahrs publicirte general Patent: bei Kräfften zu erhalten vnnd zu manuteniren seyn«[24]). Der Verfasser sucht den von den kaiserlichen Patenten aufgestellten Unterschied zwischen Post und Boten als rechtlich irrig zu erweisen und dringt auf gänzliche Abschaffung der Boten (453 f). Die Schrift bietet also ein Gegenstück zu der von anderer Seite zugunsten der Boten versuchten Begriffsverwirrung.

Die eigentliche Postliteratur und damit auch eine eingehende Erörterung des Postbegriffes beginnt mit Streitschriften für und gegen ein kaiserliches Postregal, und zwar mit Ludwig von Hörnigks »Tractatus politico-historico-juridico-aulici de Regali Postarum Jure«, zuerst als Marburger Inauguraldisputation 1639 erschienen, dann mehrfach bedeutend erweitert und neu aufgelegt. Die Abhandlung verficht das kaiserliche Postregal, d. h. das Monopol der Taxis. »Postae« erklärt Hörnigk als »personae a magistratu ad expediendum cursus publicos in publicam utilitatem ordinatae« (7), also als »von der Obrigkeit eingesetzte Personen zur Beförderung der cursus publici zum gemeinen Wohl«. Die damalige Zeit war sich zwar darüber klar, daß Unterschiede zwischen dem antiken cursus publicus und ihren Posten bestanden, gleichwohl wurde die alte Bezeichnung doch allgemein auf die neue Anstalt übertragen. Hörnigk spricht von »personae ad expediendum cursus publicos«, weil er es verwirft, postae als ein Pferderelais zu erklären; er läßt die Art des Transportes so unbestimmt, damit nicht nur Reiter, sondern auch Schiffe, Fahrzeuge und Fußboten einbegriffen seien (7). Das bei dem Verfasser auch sonst hervortretende Bestreben, das Taxissche Monopol möglichst weit auszudehnen, führt ihn da zu einem Verbesserungsversuch des in den Kaiserlichen Patenten namentlich vom Standpunkt der späteren Entwicklung aus zu eng gefaßten Begriffes. Weniger günstig für dessen Klarheit ist, daß Hörnigk den Taxisschen Ausdehnungsgelüsten zuliebe es aufgibt, wie die kaiserlichen Patente die neue Stafettentechnik als das wesentliche Merkmal der Post hinzustellen; dafür wird dann später die besondere Schnelligkeit der Post hervorgehoben (158ff). Die Worte »in publicam utilitatem« werden mit »zum gemeinen Wohl« zu übersetzen sein, nicht mit zum »staatlichen« oder zum »öffentlichen Nutzen«, da Hörnigk ausdrücklich die öffentliche Benutzbarkeit hervorhebt (144ff), anderseits aber die Leistungen der Post für den Staat auch zum Ausdruck bringen will. Neben dieser »definitio nominis« gibt Hörnigk die »definitio realis«: »Posta autem est ius reale maiestatis cursus publicos ordinarios iuxtaque extraordinarios instituendi« (10). Daß im Reich nur der Kaiser Posten haben könne (9ff), wird weiterhin noch an mehreren Stellen des Werkes unterstrichen; so heißt es, die Fürsten hätten Boten-, der Kaiser allein Postmeister (66), ferner, der Kaiser habe »postas«, alles andere seien »Land-Botten, Neben-Botten« (314f). Nicht nur auf Verhältnisse außerhalb des Reiches geht wohl der Satz, nur ein souveräner Staat könne Posten haben (21ff); der Verfasser ist kaiserlich und den Territorien wenig günstig gesinnt. Das Wort Post nimmt Hörnigk für die kaiserliche, d. h. Taxissche Anstalt ausschließlich in Anspruch; eine zu enge

[23]) Goller 170 u. 188 f.
[24]) Abgedruckt bei Hörnigk 448 ff.

Fassung des Begriffes in den kaiserlichen Patenten ändert er, aber dafür fehlt nun in seiner Begriffsbildung eine klare Abgrenzung der Post vom Botenwesen, vom Mietfuhrwerk usw., so daß durch Hörnigks Begriffsbestimmung eine weitere Klärung des in den Patenten vorliegenden Begriffes doch nicht erreicht ist.

Ehe auf Hörnigks umfangreiche Verteidigung des kaiserlichen Postregals eine für das Postrecht der Territorien eintretende Entgegnung erschien, verstrich geraume Zeit, wenn der Streit selbst auch inzwischen weiterging, so bei den Friedensverhandlungen von Münster und Osnabrück, bei dem folgenden Reichstag und besonders bei Errichtung der brandenburgischen Landespost. Erst 1685[25]) erschien eine Verteidigung des landesherrlichen Postregals von Andreas Ockel unter dem Decknamen Emeran Ackold; Ockel stand in kurbrandenburgischen Diensten und somit schon auf seiten der Territorien. Eine Entgegnung im Taxisschen Sinne erwiderte Ockel 1698[26]) mit einer neuen Schrift, diesmal unter seinem richtigen Namen. Von dem ganzen Streit für und wider ein kaiserliches Postregal braucht hier allein festgehalten zu werden, daß beide Parteien in ihren Begriffsbestimmungen die Post zu einem staatlichen Monopol machen. Der Streit, ob die Zentralgewalt oder auch die übrigen Stände Träger dieses staatlichen Hoheitsrechtes seien, geht die Verfassungsgeschichte an. Wichtig für die Begriffsbildung ist davon nur, daß die Vertreter des kaiserlichen Regalrechts im Reich damit tatsächlich für ein privilegiertes Privatunternehmen der Taxis kämpfen. Entgegen der Verwischung der Grenze zwischen der Post und dem Botenwesen sieht Ockel in der Stafettentechnik das wesentliche Kennzeichen der Post, das ist ihm »die Sache an sich selbst in ihrem eigentlichen Verstande betreffend« (I, 4); hernach heißt es nochmal: »denn dieses sind, wie vor schon gemeldet, die eigentlichen Kennzeichen einer Post: Pferde wechseln und das Posthorn rühren«[27]) (I, 27). Dementsprechend will Ockel zwischen »Cantzeley-Bothen«, »Land Bothen« und »Postillions« wohl unterschieden haben (I, 14 f). Zur Post rechnet Ockel auch die Personenbeförderung (I, 15), ferner das Recht, ordentliche Landkutschen zu halten, obwohl bei diesen die Stafettentechnik nicht angewendet wurde, weil sie an gewissen Tagen an gewisse Orte führen (I, 16), also wegen des festen Fahrplans und der festen Linien. Die festen Linien, das Gebundensein an einen bestimmten Bereich gilt ja auch heute noch für die Post; gegen den festen Fahrplan als Kennzeichen der Post müssen aber schon die von Hörnigk genannten cursus extraordinarii angeführt werden, denen in dieser Hinsicht bei der heutigen Post Eilbestellungen teilweise und ganz der von festen Beförderungszeiten befreite Telegramm- und Telephonverkehr entsprechen. Der Hauptzweck der Post ist nach Ockel (I, 18), den Fürsten mit allen Teilen seines Landes wie mit auswärtigen Potentaten zu verbinden, dann führt er neben dem Nutzen für die Öffentlichkeit durch Brief- und Personenbeförderung noch als Zweck der Post die Kontrolle an, die durch sie über Einreisende möglich sei. Die Post wird also als öffentliche Anstalt angesehen, aber die staatlichen Zwecke und polizeilichen Möglichkeiten sind doch noch die beherrschenden Gesichtspunkte in der Vorstellung eines Schriftstellers, der, wie damals ja fast alle, zugleich als praktischer Jurist in fürstlichen Diensten stand. Die begrifflichen Bestimmungen der Schrift von 1698 decken sich im wesentlichen mit denen der

[25]) Abgedruckt bei Leonhardi als Nr. 1, S. 1 bis 34.

[26]) Ebenda Nr. 2, S. 35 bis 76.

[27]) »das Posthorn rühren« nimmt sich zunächst wie eine in die wesentlichsten Kennzeichen auch der damaligen Post gar nicht passende Äußerlichkeit aus, es ist aber doch ein wichtiges Stück der Stafettentechnik; denn damit sollte der Postillion sich schon aus einiger Entfernung anmelden, damit bei seiner Ankunft die nächste Stafette bereitstand.

ersten. An der Stafettentechnik als Kennzeichen der Post wird festgehalten (II, 37), doch daneben angeführt, es seien die Posten zu unterscheiden als Posten zu Wasser und zu Land, als reitende und fahrende (II, 37), also der zu engen Auslegung dieses Kennzeichens vorgebeugt. Hervorgehoben wird wieder der feste Fahrplan der Post, ihre festen Linien und ihre Schnelligkeit (II, 72). Die Stafettentechnik ist noch schärfer als das entscheidende Merkmal herausgehoben; die »Land-Kutschen« werden trotz der festen Zeiten und Strecken nur als der Post verwandt bezeichnet, weil sie die Pferde nicht wechseln und keine Hörner blasen (II, 76).

Eine vermittelnde Stellung in dem Streit um das Postregal nimmt Veit Ludwig von Seckendorff ein: »Dies Postregal aber, wenn es durch mehr, als ein Land gehen sol, wird für eine sonderbare Kayserl. Präeminentz gehalten« (465). Außerdem erwähnt Seckendorff nur das Pferde- und Menschenrelais der Post, ihre Brief- und Personenbeförderung, verweist im übrigen auf die Literatur zur Reichsverfassung.

Auch sonst findet sich bei den älteren deutschen Kameralisten[28]) kein Eingehen auf die Post und den Postbegriff. Die große Bedeutung der neuen Anstalt für die »volkreiche nahrhaffte Gemein«[29]) war noch nicht so in Erscheinung getreten wie etwa 100 Jahre später; als Hauptzweck der Post konnte Ockel noch ihren staatlichen und polizeilichen Nutzen ansehen.

Kapitel 3.

Der Begriff der Post in der Literatur des 18. Jahrhunderts.

Während im 17. Jahrhundert die Zahl der Schriften über das Postwesen gering ist, schwillt im 18. Jahrhundert die Postliteratur in Deutschland gewaltig an. Sicherlich hängt das zum Teil mit der seit Ende des Jahrhunderts allmählich einsetzenden Erholung der Nation von den Schlägen der Kriegszeit zusammen. Weitere Streitigkeiten um das Postregal waren kein neuer, auch wohl kaum ein größerer oder wichtigerer Anlaß zu literarischen Auseinandersetzungen als im 17. Jahrhundert. Wenn nun aber eine Anzahl der berühmtesten wissenschaftlichen Namen des Jahrhunderts in der Reihe der Schriftsteller auftaucht, die größere Abschnitte ihrer Werke oder ganze Schriften dem Postwesen widmen, dann ist das sicher auch auf die größere Bedeutung zurückzuführen, welche die Post allgemein im Leben des Volkes erlangt hat. Dies im einzelnen nachzuweisen, ist bei dem heutigen Stand der Postgeschichte vielfach noch nicht möglich; es genügt aber, hier an die Steigerung des Briefverkehrs zu erinnern, die im 17. Jahrhundert beginnt und in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts zu der Zeit des Briefkultus führt[30]). Und dieser anwachsende Briefverkehr wandte sich, wenn auch die Gelegenheitsbeförderung noch eine Rolle spielte, immer mehr der Post zu[31]). Die Entstehungsbedingungen der Postliteratur des 18. Jahrhunderts sind im übrigen ähnlich denen des 17. Jahrhunderts; größtenteils geht sie von Staatsrechtslehrern aus, die zugleich im Dienst eines Fürsten stehen. Fast nie sind es dadurch unabhängige Forscher; denn, wenn ihre Schriften zum Postwesen auch nicht in einem besonderen Streitfall für die Sache ihres Fürsten geschrieben sind, so erfordert doch dessen

[28]) Eine Übersicht über sie und eine ausführliche Inhaltsangabe ihrer Werke gibt Zielenziger.

[29]) Ebenda 208 ff Johann Joachim Bechers Diskurs »Wie ein Land Volkreich und Nahrhafft zu machen«.

[30]) Steinhausen, 2. Teil, S. 111 ff, 195 u. 302 ff.

[31]) Ebenda 166 ff, 334 ff.

eigene Postanstalt, wofern eine solche bestand, von der Untersuchung der Frage, ob die Post ein kaiserliches Reservatrecht sei, von vornherein ein ganz bestimmtes Ergebnis. Diese Frage bildet aber auch in der Postliteratur des 18. Jahrhunderts noch den Kern der meisten Untersuchungen.

1703 erschien unter dem Vorsitz Coccejis, des späteren Großkanzlers Friedrichs des Großen, eine juristische Disputation »De Regali Postarum Jure«, als deren Verteidiger ein Urban Johann Lübecke sich nennt[32]). Cocceji sieht in der Post ein Regal, weil sie mit Rechten ausgestattet sei, die nur die »autoritas principis« verleihen könne (82); dies Regalrecht schreibt er dem Landesherrn zu (82). Neues in der begrifflichen Fassung der Post bringt Cocceji nicht.

Mehrmals hat Ludewig das Postwesen behandelt. 1704 erschien unter seinem Vorsitz eine staats- und lehensrechtliche Dissertation »vom Recht des General-Erb-Postamts«[33]). 1720 gab Ludewig dieselbe Arbeit mit einigen Erweiterungen, in den für die Begriffsbildung in Frage kommenden Teilen aber unverändert, heraus; 1743 beschäftigte er sich nochmals mit dem Postwesen in seinen Hallischen »Gelehrten Anzeigen«. Die Rechtsfrage will Ludewig dadurch erledigen, daß er die verschiedenen Einrichtungen, die man Post nenne, zu scheiden sucht. Erstens bezeichne man so einen nur dem Kaiser dienenden Nachrichtendienst (I, 2ff), zweitens den Nachrichtendienst als Gewerbe betrieben (I, 5f), drittens Fronden für den kaiserlichen Nachrichtendienst (I, 6f). Das erste läßt er in den beiden ersten Schriften noch als kaiserliches Regal gelten, 1743 bestreitet er auch das; für die erste wie die letzte Art finde sich im Deutschen Reich »in alten und mittleren Zeiten« kein Beispiel (III, 530). Ein Postgewerbe als Monopol will Ludewig dem Kaiser mit Berufung aufs römische Recht nicht zugestehen, zudem hätten »der Städte ordinarie Botten« ältere Rechte daran, und die Sache sei Angelegenheit der Territorien (I, 5f). Diese Post wird erklärt als »ein Gewerbe, in seinen Landen, *aus Fortbringung der Personen, Briefe und Sachen, sich einen Nutzen zu schaffen*« (III, 530). Das Fortbringen wird erläutert als »Reuten und Fahren«. Neues steckt in dieser letzten Begriffsbestimmung selbst nicht. Der Versuch, die sonst zur Begründung des kaiserlichen Postregals herangezogenen älteren Einrichtungen zu scheiden, ist für Ludewigs Begriffsbildung auch nicht sehr fruchtbar gewesen; denn als öffentlich zugänglich, und das bedeutet unter den gegebenen Umständen ein Gewerbebetrieb, hatte man die Post schon vordem bestimmt. Der wunde Punkt an Ludewigs Begriff ist die ganz verfehlte Art des Transportes. Anscheinend hielt er die von den Taxis in Deutschland eingeführte Stafettentechnik für ein wirklich gutes Beweismittel eines kaiserlichen Reservatrechtes; so überging er diesen Punkt und gab eine Unterscheidung zwischen Boten und Post auf. Damit ist Ludewig geradezu ein Musterbeispiel dieser Postschriftsteller, die ein bestimmtes Ergebnis haben wollten und deshalb ihrem Stoff Gewalt antaten. An den historischen Tatsachen ließ sich so leicht nicht rütteln; führte die günstigste Auslegung der Rechtsverhältnisse nicht zum Ziel, dann war im Streit um das Postregal der Begriff der Post schließlich die Stelle, an der die Sache am ehesten nach Wunsch eingerenkt werden konnte. Derartige Vergewaltigungen des Begriffes — Ludewig ist hier nur der Vertreter einer ganzen Reihe Schriftsteller ähnlicher Haltung — und solche von Verteidigern des kaiserlichen Reservatrechtes, die dieses mit Bestimmungen des römischen Rechtes über den cursus publicus zu beweisen suchten, führten immer weiter

---

[32]) Über die Frage der Autorschaft solcher Arbeiten siehe Horn, 51 ff.

[33]) Als Verteidiger ist Jakob Christian Schönbeck genannt.

fort von einer den wirklichen Verhältnissen gerecht werdenden Begriffsbildung, zu der in den kaiserlichen Patenten immerhin ein brauchbarer Ansatz vorlag.

Mit der Verwaschung des Begriffes entstand natürlich auch die Unsicherheit, wo man den Ursprung der Post zu suchen habe. So erklärt Pfeffinger, der Urheber der Posten sei ungewiß; dann läßt er alle möglichen Arten von Nachrichtenübermittlung aus dem Altertum als Post folgen und kommt schließlich zu dem Satz, daß von den Römern der Gebrauch der Posten zu den anderen Völkern gekommen sei, sei ohne Zweifel (208). Diese Ableitung wird von Pfeffinger, der gar nicht ein unbeschränktes kaiserliches Reservatrecht verteidigt, sondern daneben ein landesherrliches Postrecht vertritt (211), nicht etwa als Beweismittel für seinen Rechtsstandpunkt ausgenutzt, was ihm auch Schwierigkeiten gemacht haben würde; es prägt sich vielmehr darin nur aus, wie unsicher der Postbegriff war oder vielleicht auch geworden war. Der Grund dieser Erscheinung aber liegt in der literarischen Behandlung des Postwesens ausschließlich mit Rücksicht auf den Rechtsstreit um das Regal.

Bedeutend kritischer als seine Vorgänger und allem Anschein nach ohne vorgefaßte Meinung ist Mosers Abhandlung »Von denen Rechten und Pflichten des Kaysers in Post-Sachen«[34]). Es ist schon zu Beginn der Einleitung darauf hingewiesen worden, daß Moser als Grundlage für die Entscheidung des Regalstreites eine klare begriffliche Scheidung der Post vom Botenwesen fordert. Dementsprechend hat er seine Auffassung vom Wesen der Post zwar nicht in eine abgerundete Begriffsbestimmung zusammengefaßt, wohl aber eine Beschreibung der Post (I, 259f) und des Botenwesens (I, 260f) gegeben, in der eine genaue Umgrenzung beider Begriffe versucht wird. Er unterscheidet reitende und fahrende Post und bei beiden »ordinarie« und »extra-Post«. Dadurch liegen statt einer vier Begriffsbestimmungen vor, deren Einzelbestimmungen, daß z. B. die ordentliche Post sich nach einem festen Fahrplan richte, man nicht alle wird anführen dürfen, wenn man Mosers Begriff von der Post überhaupt aus dieser langen Beschreibung herauslesen will. Abgesehen von solchen Sonderbestimmungen führt Moser von der Post aus, es sei eine ständige und öffentliche Einrichtung, sie habe ihren festen Tarif und ihre festen Linien, sie beruhe auf der Stafettentechnik. Auf letzteres scheint er Gewicht zu legen; den Boten schreibt Moser nämlich feste Tage und feste Linien auch zu, diese Beförderungsart spricht er ihnen aber entschieden ab, ganz entsprechend den Bestimmungen der kaiserlichen Patente. Zu den Beförderungsgegenständen der Post rechnet Moser Personen, Briefe und Pakete oder, wie er es auch ausdrückt, »Der Post-Ordnung nach anzunehmen erlaubte Waaren«. Neu ist an dieser Begriffsbildung, daß die Ständigkeit der Einrichtung und ein fester Tarif als Merkmale der Post angeführt werden, die ja bei der heutigen Post auch zu finden sind. Ob aber in dem festen Tarif wirklich eine wesentliche Eigenschaft der Post vorliegt, die in einer Begriffsbestimmung nicht fehlen dürfte, mag vorläufig dahingestellt bleiben. Wichtiger ist, daß Moser durch das Betonen der Stafettentechnik als Kennzeichen der Post wieder zu einer scharfen Scheidung zwischen Post und Boten kommt. Darin übernimmt Moser also die Auffassung der kaiserlichen Patente; er bezeichnet auch das »Reichs-Postwesen« als »etwas gantz und vollkommen neues« (I, 257) und die Post als eine Taxische Erfindung (I, 262). Er führt ferner aus, die Stände hätten anfangs die Post als eine Polizeianstalt an sich ziehen können (I, 262f), da sie weder durch Gesetz noch Herkommen ein kaiserliches Regal gewesen sei; der Kaiser habe aber durch das Gutachten von 1570 ein solches Regal für die Reitpost erlangt und nicht nur da, wo er von diesem Rechte Gebrauch gemacht

[34]) »Teutsches Staats-Recht«, V, S. 1 bis 272.

habe (I, 264ff). Moser vertritt also ein kaiserliches Postregal, gibt aber die sonst von Taxisscher Seite herangezogene Begründung mit dem römischen Recht usw. auf. Er schließt sich eng an die geschichtliche Entwicklung an, glaubt da eine Begründung für ein kaiserliches Reservatrecht auf die Reitpost zu finden, weist die Ansprüche des »Reichs-Post-Amtes« auf die Fahrpost aber zurück (I, 264), obschon er doch diese durchaus zur Post rechnet (I, 260). Außerdem läßt Moser die Möglichkeit offen, daß der Kaiser das Regal »per praescriptionem«, wie er es gewonnen, auch wieder verloren habe (I, 266), oder durch Wahlkapitulationen darin eingeschränkt worden sei (I, 268). Sicherlich kann Moser danach nicht wie Hörnigk, Ockel, Ludewig und andere zu den Schriftstellern gerechnet werden, die an ihre Untersuchung mit dem vorgefaßten Entschluß gehen, das kaiserliche Reservatrecht oder das Postrecht der Stände zu verteidigen, und nun dem Stoff Gewalt antun; vielmehr wird man Moser den ersten wirklichen Forscher auf dem Gebiet der Postliteratur nennen dürfen. Dieser erste wissenschaftliche Versuch, eine Begriffsbestimmung der Post zu geben, gelangt allerdings noch nicht zu einem sehr befriedigenden Ergebnis. Einen einheitlichen Begriff gewinnt Moser nicht, er zerlegt ihn in vier Unterabteilungen, die er gesondert bestimmt; vielleicht weil er die Post weder ganz als kaiserliches Reservatrecht anerkennen, noch ganz als solches verneinen kann. Dann hätte der Streit um das Postregal mittelbar noch hier seine verhängnisvolle Wirkung auf die Begriffsbildung gehabt. Nicht ganz klar und folgerichtig in Hinsicht auf die Begriffsbildung erscheint Mosers Untersuchung nur bei der Zurückweisung der Metzgerposten als Post (I, 261), von der sonst stark hervorgehobenen Beförderungsart der Post ist da gar keine Rede. Bei der späteren, kürzeren Bearbeitung des Staatsrechtes[35]) hat Moser in dem Kapitel über die Post gegenüber der Ausgabe von 1742 nichts Wesentliches geändert. Fallen gelassen ist bei der Erörterung des Überschusses aus dem Reichspostwesen (II, 660f) die frühere Bemerkung, daß davon dem Reiche nichts beigetragen werde (I, 256). Im ganzen ist die Stellung gegen die Taxis unverändert. Festgehalten wird, daß die fahrende Post nicht zum kaiserlichen Regal gehöre (II, 677), ebenfalls an der Möglichkeit eines vollständigen Postrechtes der Territorien (II, 689). Wörtlich unverändert ist die Beschreibung des Postbegriffes.

Wenige Jahre nach Mosers erster Abhandlung, die neben der Hörnigks die bis dahin umfangreichste Arbeit über das Postwesen war, erschien 1747 und 1748 in drei starken Quartbänden Beusts »Versuch einer ausführlichen Erklärung des Post-Regals«. An Ausführlichkeit ist dieser Versuch jedenfalls nicht mehr übertroffen worden: Irgendwo steht in dieser Sammlung wohl alles, was damals zum Postwesen gesagt werden konnte; viel mehr als eine Stoffsammlung bietet das Werk aber auch nicht trotz der Gelehrsamkeit seines Verfassers. Kommt eine durchdringende Verarbeitung des zusammengetragenen Materials nicht zustande, so ist es anderseits doch wieder zu viel bearbeitet, als daß Beusts Werk noch als Quellensammlung brauchbar wäre. Von einer Erläuterung des Wortes und Begriffes ausgehend, erklärt Beust: »Endlich bedeutet das denen Niederländern, Spaniern, Franzosen, Italienern und allen Deutschen bekannte Wort Post von eben den in § 1 angeführten lateinischen Ursprung, ‚diejenige angeordnete Gelegenheit, mit welcher Personen, Pakete und Briefe unter gewisser Beobachtung der Zeit und Tage durch hin und wieder verlegte Pferde, vor ein gewisses Stück Geld, von einem Ort zum anderen hurtig gebracht werden'.« (I, 6). Zu dieser Begriffsbestimmung wird weiter aus-

[35]) »Neues Teutsches Staatsrecht«, 3. Bd. = Moser II.

geführt (I, 6f), die Post sei eine »angeordnete Gelegenheit«, »weil das Recht, Posten anzulegen, unter die vorzügliche Rechte eines Prinzen« falle. Die Bestimmung der Transportobjekte der Post mit »Personen, Pakete und Briefe« wird noch einmal besonders hervorgehoben, weil nicht alle Sachen beliebigen Umfanges und Gewichtes von der Post befördert würden. Auf den festen Fahrplan der Post wird hingewiesen als auf einen Vorzug gegenüber dem »sehr ähnlichen« cursus publicus, ferner das Pferderelais noch einmal aufgeführt, weil daher der Name der Anstalt stamme. Besonderes Gewicht legt Beust diesem Merkmal der Post aber nicht bei, das Wechseln auch der Menschen erwähnt er gar nicht, so daß die Stafettentechnik, durch die andere den Begriff der Post zwar zu eng bestimmten, aber doch scharf von dem des Boten schieden, in dieser Begriffsbestimmung gar nicht klar wird. Dieser Mangel wird dadurch nicht ausgeglichen, daß die Hurtigkeit als ein Kennzeichen der Post besonders nachdrücklich hervorgehoben wird. Abgesehen davon ist es aber ein neuer und durchaus richtiger Gedanke Beusts, die Hurtigkeit als eine wesentliche Eigenschaft der Post anzusprechen. Wenn Beust die Anlage einer Post unter die »vorzügliche Rechte eines Prinzen« rechnet, die Post also nur ganz allgemein als Staatsanstalt bezeichnet, so kommt hier sein Standpunkt in der Regalfrage zur Geltung; ein kaiserliches Reservatrecht lehnt er in vollem Umfang ab (II, 385ff, 450). Daß die Post aber ihrem Wesen nach überhaupt eine Staatsanstalt sein müsse, wird schon dadurch widerlegt, daß es eine Reihe Privatanstalten gegeben hat, deren Postcharakter unbestritten ist. Bemerkenswert ist an Beusts doch vorwiegend nach juristischen Gesichtspunkten gerichtetem Werk, daß sich in ihm auch ein im Verhältnis zum ganzen allerdings recht bescheidener Abschnitt »Von dem aus dem Post-Wesen entspringenden Nutzen« befindet (III, 921—38). Der führende Gesichtspunkt ist für Beust dabei: Wieweit trägt die Post zur Vermehrung der Macht des Staates bei? Mit dieser Einstellung wird der Nutzen der Post dann allerdings ziemlich umfassend in wirtschaftlicher und kultureller Hinsicht dargelegt; der Wert der Post für rein menschliche Verhältnisse wird daneben immerhin schon gestreift (III, 936). Welche Bedeutung aber damals die Post für das persönliche Leben schon gewonnen hatte, läßt sich aus diesem umfangreichen Werk, das doch sonst alles zusammengeschleppt hat, nicht ahnen.

Neben Moser der berühmteste Staatsrechtslehrer des 18. Jahrhunderts, der sich auch mit dem Postwesen beschäftigt hat, ist wohl Pütter. Die ausführlichste Behandlung dieses Stoffes im ersten Heft seiner »Erörterungen und Beyspiele des Teutschen Staats- und Fürstenrechts« vom Jahre 1790 geht auf den Begriff der Post nicht ein, wohl aber die kürzeren Ausführungen in seinen Lehrbüchern des deutschen Staatsrechtes, und zwar in der Fassung des Begriffes ohne wesentliche Abweichungen in den einzelnen Ausgaben[36]). Nichts Neues bringt Pütters Begriffsbildung, wenn er erklärt, das Wesentliche an der Post sei, daß mit Hilfe des Relais Personen, Briefe »und andere Waren« — hier hatten andere vor ihm schon genauere Bestimmungen getroffen — gegen ein mäßiges, angemessenes Geld befördert würden (422f). Dann aber fährt er fort, in dieser Beschaffenheit liege kein Hindernis vor, die Post als Privatanstalt zu errichten; wegen der größeren Sicherheit aber, die durch das Ansehen des Staates gewährleistet werde, will er die Post zu einem Regal gemacht wissen. Daß Pütter die Frage, Regal oder nicht Regal, ohne Rücksicht auf Rechtsgründe nur nach dem Wesen der Sache entscheidet, mutet ganz auffallend modern an. In Wirklichkeit entspringt diese Haltung wohl noch seinem Standpunkt im Regalstreit. Pütter ist Gegner eines

[36]) Diese Lehrbücher erschienen seit 1754 als »Elementa«, seit 1770 als »Institutiones iuris Publici Germanici«. Hier ist nach der 4. Ausgabe der »Institutiones« von 1787 zitiert.

kaiserlichen Regals, da kann ihm daran gelegen sein, die Post als etwas Neues darzutun (423ff) und eine Übertragung älterer Rechtsgrundsätze möglichst überall abzuschneiden. In der Schrift von 1790, die sich ganz um die Frage eines kaiserlichen Reservatrechtes dreht, erkennt er den Zuwachs eines solchen Rechtes dem Kaiser in beschränktem Umfange zu (49ff), bleibt aber sonst bei seiner Stellungnahme.

Eng an Pütter schließt sich Johann Chr. Maier an, sowohl in der Begriffsbestimmung der Post (181) wie in der Frage, ob die Post ein Regal sei (181f), und wem dies zustehe (182ff). Obwohl Maier nicht zu neuen oder auch nur anderen Ergebnissen als Pütter kommt, ist sein Kapitel vom Postwesen bemerkenswert durch das Eintreten für den Staatsbetrieb mit einer rein volkswirtschaftlichen Begründung. Er führt aus, vollkommen ausgebildet könne die Post nur sein, wenn im ganzen Territorium nur eine einzige bestehe, sei es als unmittelbarer oder delegierter Staatsbetrieb, weil dann die Überschüsse der einträglichen Stationen zur Deckung von Fehlbeträgen auf anderen verwendet werden könnten. Wirtschaftliche Erwägungen fehlen auch in der älteren Postliteratur nicht, hier werden sie als ausschlaggebend für eine der wichtigsten Fragen behandelt; der Zweck, dem die Anstalt dient, nicht mehr die hergebrachten Verhältnisse, scheint dem Verfasser, wenigstens in dieser Frage, maßgebend zu sein. Diese Staatsauffassung des aufgeklärten Despotismus bleibt aber, wie sonst in Deutschland, so auch hier bei der Regelung der Verhältnisse des Territorialstaates stehen. Gerade diese Rücksicht auf den Territorialstaat, die Ablehnung eines kaiserlichen Postrechtes für das ganze Reich hätte Maier nicht erlaubt, eine einheitliche deutsche Post zu fordern, wenn er auch gesehen haben sollte, daß dadurch eine noch viel weiter gehende Vervollkommnung zu erzielen sei.

Ohne neue Gedanken ist der Aufsatz Stecks über die Post, der auch ein kaiserliches Regal ablehnt (45f); er zeigt aber, wie die Postliteratur seit der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts überhaupt, daß man in der Post nicht mehr eine vorwiegend dem Staate, sondern dem Publikum dienende Anstalt sah (46). Die Folge dieser Änderung der Auffassung ist, daß bei Steck (41 u. 46) wie im allgemeinen nicht mehr die Stafettentechnik, sondern die Öffentlichkeit als wesentlichstes Merkmal der Post erscheint.

Bei Posselt, dem ersten Historiker, der hier als Postschriftsteller erwähnt wird, geht diese Veränderung der Auffassung so weit, daß er erklärt: »Gewöhnlich hält man zwar auch unterlegte Pferde für etwas Charakteristisches bei einer Post; aber sie gehören nicht zum Wesen. Wir können uns ebensowohl eine Boten- oder, wenn es doch Thiere seyn sollen, eine Kameel- und Esels-Post denken« (306). Damit will Posselt nicht etwa nur die zu enge Bestimmung der Post durch die Stafettentechnik zurückweisen, vielmehr gibt er jede technische Bestimmung der Post auf. In seiner Begriffsbildung, an der, wie er selbst sagt, »unendlich gekünstelt worden, und jedes Wort absichtlich« ist, heißt es nur: »Post nennen wir eine öffentliche Anstalt, wodurch Nachrichten, Sachen oder Personen auf gesezte Zeit, für gesezte Bezahlung von einem Ort zum anderen gebracht werden« (306). Die Stellung Posselts in der Regalfrage — er verteidigt das Postrecht der Territorien (341ff) — mag auch bei ihm noch wie bei früheren Schriftstellern auf diese einseitige Begriffsbildung Einfluß gehabt haben, daneben wird aber als Grund hierfür das allgemein stärkere Hervortreten des wirtschaftlichen Gesichtspunktes anzusehen sein; Posselt bildet ja seinen Begriff rein aus wirtschaftlichen Bestimmungen. Zudem konnte Posselt eine begriffliche Scheidung der Post von anderen Verkehrseinrichtungen durch ihre technische Beschaffenheit ferner liegen, weil Ende des 18. Jahrhunderts diese Scheidung der Post vom Botenwesen keine große Tagesfrage mehr war. Daß

der Nutzen des Publikums der maßgebende Gesichtspunkt für die Beurteilung von Postfragen in der Literatur geworden war, daß es eine andere gleich starke Verkehrseinrichtung, an der eine Ausdehnung des Postbegriffes eine Grenze gefunden hätte, nicht mehr gab, daß man somit von der Post die Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse im allgemeinen erwartete, ließ den Begriff der Post mit ganz anderer Kraft zu dem der allgemeinen Verkehrsanstalt sich weiten, als früher Versuche, das Taxissche Monopol auszudehnen, es gekonnt hatten. Diese Entwicklung zeigt sich in Posselts Abhandlung besonders bei dem Versuch, die Notwendigkeit der Entstehung der Post zu entwickeln (306ff).

Klarer als an Posselts Abhandlung läßt sich durch das Kapitel »Von dem Recht der Posten« in Häberlins »Handbuch des Teutschen Staatsrechts« nachweisen, daß die Postliteratur allmählich frei von politischen Rücksichten geworden ist. Ein kaiserliches Reservatrecht auf die Post erkennt Häberlin nicht an (85f), trotzdem erklärt er: »Dagegen sind manche andere Klagen übertrieben und ohne Grund, wenigstens nicht den Taxischen Posten eigen. Ja, ich möchte sagen, daß man im Ganzen auf den Taxischen Posten bey weitem nicht, so vielen Neckereyen, Grobheiten und Vervortheilungen ausgesezt sey, als auf den mehrsten Territorialposten. In der That würde es ein Glück für Teutschland seyn, wenn es bloß Taxische Posten gäbe, diese aber einer jeden Orts Obrigkeit dergestalt unterworfen wären, daß man sogleich bey diesen Schutz und Hülfe gegen widerrechtliche Zumuthungen der Postbedienten finden könnte. Ein wahres Unglück würde es aber seyn, wenn ein jeder kleiner Reichsstand von seinem Rechte Territorialposten anzulegen, Gebrauch machen wollte. Dann würde, wie es leider schon in den mehrsten Ländern üblich ist, ein jeder die Briefe so lange als möglich auf seinen Posten zu erhalten suchen. Dadurch würde aber nicht nur das Postgeld ungemein verteuert werden, sondern es würden auch die Briefe ungleich länger unterwegs bleiben« (106f). In diesen Ausführungen zeigt sich, wie sehr die Beurteilung von Postfragen vom rechtlichen Standpunkt aus der vom wirtschaftlichen gewichen ist. Zum Begriff erklärt Häberlin: »Unter Posten versteht man heutiges Tags öffentliche Anstalten, Personen und Sachen von einem Ort zum anderen, gegen Erlegung einer gewissen Taxe, zu bringen« (64). Er unterscheidet dann ähnlich wie Moser Land- und Wasserposten, ordentliche und außerordentliche, gehende, reitende und fahrende (64f). Eine gehende Post scheint zunächst diesen Namen zu Unrecht zu führen, aber ein Fußbotenrelais bedeutet unter Umständen, so häufig für das Hochgebirge, die einzig mögliche Beförderungsweise und ist technisch jedenfalls etwas Neues und wesentlich Verschiedenes gegenüber der Beförderung durch einen Boten. Daß Häberlin an etwas anderes bei der gehenden Post schwerlich gedacht hat, zeigt seine weitere Bestimmung: »Das Charakterische der Landposten besteht darin, daß die zur Fortbringung erforderlichen Personen, Pferde und Wagen von Zeit zu Zeit abgewechselt werden« (65). An der sachlichen Möglichkeit einer Privatpost hält Häberlin fest (65f), wenn ihm die staatliche Verwaltung auch ganz gerechtfertigt erscheint. Neu ist also bei Häberlin wie der anderen Postliteratur des ausgehenden 18. Jahrhunderts die Einstellung, mit der man die Post betrachtet; neue Gedanken bei der Begriffsbestimmung finden sich nicht. Es ist ein Begriff vorhanden, der damals die Post zur Not abgrenzen konnte. Der Unterschied zwischen der damaligen Post und älteren Verkehrseinrichtungen wird, wie sonst, auch von Häberlin gezeigt (68f); aber wenn von der Post die Rede ist, tauchen diese älteren Einrichtungen immer wieder als etwas mehr oder weniger Gleichartiges auf. Die Ursache ist wohl der Regalstreit, in dem über dieses Verhältnis der Post zu jenen älteren Einrichtungen so vielfach gestritten worden war, daß schließlich eine Art zwangsläufige Gedankenverbindung entstanden war und auch solche Postschriftsteller, die damit

keine Stütze für einen Rechtsstandpunkt gewinnen wollten, da mehr als nur ein geschichtliches Nacheinander und Nebeneinander sahen.

Hatte schon die mehr und rein wirtschaftliche Betrachtung der Post zu einer Vernachlässigung der technischen Seite ihres Wesens und damit zu einer einseitigen Begriffsbildung geführt, so mußte eine neue Weitung des Postbegriffes weiter dazu beitragen, den Unterschied zwischen der neuen Anstalt und älteren Erscheinungen zu verwischen.

Kapitel 4.

Der Begriff der Post in der deutschen Literatur des 19. Jahrhunderts.

Die Postliteratur des 17. Jahrhunderts besteht aus unmittelbaren Streitschriften; die Untersuchungen des 18. Jahrhunderts, fast durchweg von Staatsrechtslehrern ausgehend, die ihre Ausführungen zum Postwesen vielfach in allgemeinen Darstellungen des deutschen Staatsrechtes niedergelegt haben, sind zwar in dem Sinne keine Streitschriften mehr, aber bis gegen Ende des Zeitabschnittes auch noch fast alle von politischen Absichten bestimmt und somit keine rein wissenschaftlichen Abhandlungen. Daß in einer Zeit, in der die ganzen alten Rechtsverhältnisse ins Wanken gerieten, in der eine neue Rechts- und Staatsauffassung zum Durchbruch kam, auch in der Auffassung der Post eine Wandlung eintrat, erscheint nur als eine notwendige Folge der allgemeinen Umwälzungen. Für die Entwicklung des Postbegriffes fiel damit ein Hemmnis voraussetzungsloser Forschung.

Setzt dieser Umschwung seit dem letzten Viertel des 18. Jahrhunderts ein, so zeigt er sich zu Beginn des 19. Jahrhunderts bis in die Buchtitel hinunter. Klüber nannte sein 1811 erschienenes Werk über die Post: »Das Postwesen in Teutschland, wie es war, ist und seyn könnte«; allgemein weisen die Benennungen nicht mehr auf eine rechtliche, sondern wirtschaftliche oder geschichtliche Behandlung des Stoffes hin. Wie früher finden sich unter den Postschriftstellern auch im 19. Jahrhundert Juristen; einen breiteren Raum nehmen aber Leute vom Postfach, Staatswirtschaftler und Geschichtsforscher ein.

Klübers Buch ist ganz, was der Titel schon andeutet, ein volkswirtschaftliches Werk, aufgebaut auf statistischem Material. Die Regalfrage spielt keine Rolle mehr. Wie die Post am besten einzurichten sei, und zwar am besten im Sinne ihres Zweckes für die Benutzer, das ist der Gesichtspunkt, nach dem Klüber sich für ein Verwaltungssystem entscheidet. Dafür, daß die Post als Privatunternehmung möglich sei, führt Klüber selbst Beispiele an (197f); aber die Polizeiaufsicht, die für ihn Verwaltung als Regal bedeutet (130), hält er wirtschaftlich für nötig (198ff). Wurde vordem versucht, das Regal als ein Recht nachzuweisen, so fordert Klüber jetzt Einheit und Ausdehnung der Post, weil dadurch ein Ausgleich zwischen den Erträgnissen der einzelnen Stationen möglich werde (200). Und diese Forderung der Einheit, die Maier schon in bezug auf die Territorien hatte, macht nun nicht mehr halt vor den Grenzen der einzelnen deutschen Staaten; die Verteuerung durch die Zersplitterung der Territorialpost wird eingehend behandelt (70ff). Die einheitliche deutsche Post, die Klüber fordert, will er nicht dem Staat selbst zum Betrieb anvertrauen, sondern einem unter staatlicher Aufsicht stehenden Privatunternehmen, und zwar, weil dieses eher als der Staat »den höchsten Grad von Gemeinnützigkeit« erreiche und die Post nicht als Finanzquelle behandele (206). Nicht aus rechtlichen, sondern aus wirtschaftlichen Gründen will Klüber somit den Taxis die Post in ganz Deutschland ausliefern; stark beeinflußt ist er offenbar dabei durch die Furcht vor den Willkürlichkeiten des absoluten Staates (206). Einen weiten Blick zeigen die Ausführungen, daß eine Erhöhung der Posteinkünfte nicht

durch weitere Erhöhung, sondern Verbilligung der Taxen erreichbar sei, weil dann der Postverkehr steige[37]), daß dadurch das Wirtschaftsleben befruchtet werde und davon auch wieder Geld in die Staatskasse fließe (144 ff). Es ist sicherlich eine neue Auffassung der Post, die nach früheren Anläufen sich bei Klüber durchgesetzt hat, eine neue Begriffsbestimmung bringt sie aber nicht. Eine derartige Bestimmung versucht Klüber gar nicht; der rechtliche Anlaß dazu war geschwunden und einen Konkurrenten hatte die Post nicht mehr; vor dem Aufkommen der Dampfmaschine als Verkehrsmittel war sie zur allgemeinen Verkehrsanstalt geworden. Diese Anschauung wird dann auch rückwärts übertragen, so macht Klüber zwar einen Unterschied zwischen der Post und früheren Verkehrseinrichtungen, wendet aber das Wort auch für letztere an und sieht in dem Übergang zur Post nichts Neues, sondern nur eine »Vervollkommnung und Veredelung« (16); dabei liegt ihm eine absichtliche Gleichsetzung, um daraus Rechtsverhältnisse abzuleiten, ganz fern.

Hatten die Regalstreitigkeiten der Begriffsbildung aus politischen Gründen Gewalt angetan, so sank mit ihnen das Interesse an einer genauen Fassung des Begriffes überhaupt. Vischer z. B. führt aus, in Deutschland habe es durch das ganze Mittelalter keine Posten gegeben (5), im Altertum findet er aber eine Reihe Postanstalten (1 ff). Sieht man davon ab, daß Vischer auch von »Tauben-Posten« redet, dann scheint sich ihm das Wort Post schon an das Vorhandensein eines Relais zu knüpfen. Einen festen Begriff der Post hat Vischer aber offenbar gar nicht, wie in der Zeit in vielen Schriften zum Postwesen eine Begriffsbestimmung gar nicht versucht wird.

Darauf geht wieder Matthias aus; inzwischen sind aber auch die Pläne einer mit Dampfkraft betriebenen Eisenbahn in England schon zur Tat geworden, und man war sich allgemein darüber klar, daß eine rechtliche Auseinandersetzung der neuen Verkehrsanstalt mit der Post erforderlich sein würde, wenn auch zuerst nur an die Personenpost gedacht wurde. Eine neue Behandlung des Postbegriffes, und zwar eine einschränkende Abgrenzung, war also zu erwarten. Das erste war ein Zurückgreifen auf die älteren Begriffsbestimmungen. Nach Matthias »gehören zum Wesen der Posten in seinen einzelnen Teilen«: 1. »eine feste Abgangs- und Ankunftszeit«, 2. »ein Wechseln der Menschen (Postillone) und Gespanne«, 3. »geregelte vorgeschriebene Zahlungssätze«, 4. »eine vom Regenten angeordnete Geschäftsführung durch vereidete Beamte«, 5. »Vorschriften über die Pflichten der Postbeamten und die Obliegenheiten des Publikums gegen die Postanstalten« (81). Nach Angabe dieser Eigenschaften faßt Matthias zusammen: »die Posten sind eine Staats-Anstalt für Jedermann zum Reisen und Versenden«. Vergleicht man diese Begriffsbestimmung mit denen des 18. Jahrhunderts, so hatten die das »Versenden« zum Teil schon genauer umgrenzt. Ein fester Tarif wurde mehrfach als wesentliche Eigenschaft der Post angeführt, ebenfalls das Arbeiten nach festen Zeiten. Diese Bestimmung ist jedoch schon damit widerlegt worden, daß sie die unregelmäßig arbeitenden Zweige der Postbeförderung übersieht. Gegen die uneingeschränkte Begriffsbestimmung der Post als »Staats-Anstalt« sprach ebenfalls schon mehrfach das Beispiel der Privatanstalten. Daß Matthias zu den wesentlichen Eigenschaften der Post nicht nur die allgemeine Zugänglichkeit, sondern auch die Festsetzung der gegenseitigen Rechte von Post und Publikum, d. h., da ihm die Post eine Staatsanstalt ist, die öffentlich-rechtlich geregelte Betriebs- und Benutzungsordnung rechnet, ist eine Folge des Überganges zum Rechts-

[37]) Daß dies nur in bestimmten Grenzen richtig ist, nämlich soweit ein größerer Verkehr sich mit denselben Mitteln wie vorher der geringere bewältigen läßt, sieht Klüber noch nicht.

staat. Daß aber in dieser Bestimmung, die sich so offensichtlich auf eine zeitlich bedingte, allgemeine Auffassung zurückführen läßt, wirklich eine wesentliche Eigenschaft der Post gegeben wäre, bleibt doch zweifelhaft. Außer dieser Ansicht findet sich bei Matthias zur Begriffsbestimmung kein neuer Gedanke. Immerhin auffällig ist es, daß Matthias noch bei der alten, technisch zu engen Begriffsbestimmung der Post bleibt.

Stängel, einen Juristen, beschäftigt hauptsächlich die Frage der Abfindung der Taxis und ihr Einspruch gegen die Eisenbahnen. Gegen die Begriffsbestimmung der Post unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten macht Stängel eine Reihe zum Teil treffende Einwände: »Das Wesen der Postanstalten beruht nicht auf der vorausbestimmten Regelmäßigkeit und der taxmäßigen Geldabgabe, nicht auf der gesetzten Zeit und gesetzten Bezahlung« (294). Dies alles, macht Stängel geltend, habe man schon vor der Post gekannt, aber man habe nicht gehabt, »was der Postanstalt eigenthümlich« sei (295): »der geordnete stationsweise Transport auf der vorgezeichneten Poststraße mittels unterlegter Pferde und gewechselter Postillons ward in der Postanstalt gegeben und hierdurch unterschied sich die Post von den bisherigen Transportarten« (295f). Ausdrücklich beruft sich Stängel darauf, daß die kaiserlichen Patente die Post auch so gekennzeichnet hätten (296f), daneben hebt er aber nochmal hervor: »Zu den Stationen und der Abwechslung der Pferde kommt noch wesentlich die Poststraße« (297). Der ganze Begriff wird dann von Stängel zusammengefaßt: »Die vor aller Augen liegende Beschaffenheit der Post, die Gesetze und die Doctrin bezeichnen als das Wesentliche, als das Eigenthümliche der Postanstalt ihre stationenweise Beförderung mit Abwechslung der Pferde und Postillons auf der vorgezeichneten Poststraßen. An dieser Transportweise erkannte und erkennt man die Post. In dieser Transportweise besteht ihr Wesen und ihr Recht« (299). Der Grundfehler dieser Begriffsbestimmung, nach der z. B. unter Post die Einrichtung einer Stafette von einem Staat oder jedem beliebigen Privatmann nur für seinen eigenen Gebrauch verstanden werden kann, liegt einmal in der ganz einseitigen Bestimmung nur in technischer Hinsicht, dann darin, daß der Verfasser alles ausscheidet, was auch von anderen Verkehrseinrichtungen gesagt werden könnte. Gegen die feste Straße hätte sich dann aber Stängel selbst schon den Einwand machen können, daß sie bei der Eisenbahn auch vorliegt, während alle früheren Verkehrseinrichtungen sie allerdings auch, aber nicht immer und unbedingt hatten. Ein weiterer Fehler von Stängels Begriffsbildung ist, daß er das Verhältnis der Post zur Eisenbahn verkennt, obwohl der Staat das neue Verkehrsmittel doch schon dem Dienst der Post gesichert hatte. Wenn Stängel erklärt: »Bei den Eisenbahnen liegt die bewegende Kraft (meistens) im Dampfe, der sich in einer besonderen Maschine — Locomotive — entwickelt, während bei der Post blos Pferde zulässig sind« (299f), so liegen hier wieder unsachliche Einflüsse vor; Stängel wendet sich im ganzen gegen die Ansprüche der Taxis[38]), im besonderen will er zeigen, daß durch die Eisenbahn dem Postregal kein Eintrag geschehe, die Taxissche Postverwaltung keinen Grund habe, sich über Schädigung zu beschweren (301ff). Wieder ist es ein Rechtsstreit, der zu einer so kurzsichtigen und zu engen Begriffsbestimmung führt.

Gar keinen Versuch einer Begriffsbestimmung machen die zur Postgeschichte oft genannten Schriften Fleglers, eines Historikers, und Hartmanns, eines Postbeamten.

---

[38]) S. 1, S. 20 ff, S. 28 ff, S. 110 ff, S. 136 ff u. öfters.

Eine eingehende Behandlung der Post vom volkswirtschaftlichen Standpunkt setzt wieder ein mit dem Werk über »Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft« von Sax[39]). Eine Begriffsbestimmung bietet Sax nicht, er benutzt das Wort Post auch recht ungenau, spricht von der »Staatspost« der Perser (465) und »Posteinrichtungen der Römer« (466), aber in seiner Untersuchung, wie die Post einzurichten sei — der Maßstab ist dabei der Nutzen für die Volkswirtschaft —, finden sich doch eine Reihe sehr bedeutender Erwägungen, die das Wesen der Post betreffen[40]). Nachdem die Eisenbahnen sich durchgesetzt und in Europa auch einen großen Teil der Beförderungsakte bei der Post übernommen hatten, mußte eine Begriffsbestimmung der Post nach einer Formel suchen, welche die neue Technik ein-, die alte aber nicht ausschloß, sofern man nicht behaupten wollte, daß die Post seit der Einführung der Eisenbahnen ihrem Wesen nach eine andere Anstalt sei als früher. Sax erklärte, die Post bediene sich »aller Mittel der Ortsveränderung«, die »jeweils unter den Umständen von Ort und Zeit zur Verfügung« ständen (339). Gegen diese Auslegung, die zwar weit genug ist, wird einzuwenden sein, daß sie einen einfachen Boten unter Umständen auch als Post zu bezeichnen gestattet. Einen überaus glücklichen Gedanken hat Sax dagegen zur Bestimmung des Zweckes der Post gehabt: »Während in den Zeiten des unentwickelten Verkehres der Kaufmann selbst von Markt zu Markt sich begab, um persönlich seine Geschäfte abzuschließen — die Kaufmannszüge des Mittelalters sind jedermann bekannt —, ist heute an Stelle hiervon die Handelskorrespondenz getreten« (342). Leider bleibt dieser Gedanke aber bei einem einzelnen Zweig der Post stecken, der Verfasser äußert sich wenigstens gar nicht darüber, ob man denn nicht in dem so gekennzeichneten Zweck der Briefpost, Eigenbewegung zu ersparen, den Zweck der Post überhaupt sehen kann. Die Öffentlichkeit der Post fordert Sax wegen der kulturellen und wirtschaftlichen Bedeutung der Post, daneben betont er das »Bedürfnis und den Nutzen eines organisierten Nachrichtenverkehrs für die Lebenstätigkeit eines entwickelten Staatskörpers« (345). Dieses große »Gemeinbedürfnis« nach einem geregelten Nachrichtenverkehr überschreitet nach Sax' Ansicht »weit den Rahmen der Privatwirtschaft« und weist die Post »von vorhinein an die Gemeinwirtschaft« (345). Diese Auffassung ist aber Sax nur eine wirtschaftliche Forderung, undenkbar ist ihm die Post als Privatanstalt nicht, er verweist auch auf Beispiele dafür (358). Wie die Gemeinwirtschaft so fordert Sax aus wirtschaftlichen Gründen auch die Monopolwirtschaft, »zum behufe weitestgehender Verbilligung der einzelnen Leistung«, und »anderseits die Notwendigkeit zusammenhängender Verzweigung der einheitlichen Anstalt über ganze Länder und Ländergebiete, um dem überall vorhandenen Bedürfnisse vollauf zu genügen« (359). Sax fordert also das Staatsmonopol für die Post, nicht weil es zum Wesen der Post gehöre, sondern nur — so hebt er ausdrücklich hervor, das rechtliche Monopol könne fallen, wenn die Anstalt so weit ausgebaut

[39]) Das Werk ist hier an der Stelle behandelt, die ihm nach seinem ersten Erscheinen zukommt. Die 2. Auflage, nach welcher hier zitiert wird, ist vielfach erweitert, berücksichtigt auch die inzwischen bei der Post eingetretenen Neuerungen, zeigt aber in der begrifflichen Auffassung der Post keine Abweichungen von der ersten, so daß sich eine getrennte Besprechung erübrigt.

[40]) So ungenau aber, wie die Bezeichnungen der Verkehrseinrichtungen des Altertums bei Sax sind, ebenso groß ist der Mangel an Sorgfalt in den Angaben über die erste Anlage der Post unter den Habsburgern. Was da auf Seite 473 angegeben wird, ist durch Ohmanns eingehende Untersuchungen zum guten Teil längst als eine verfälschte Überlieferung nachgewiesen worden. Sax bringt diese wieder ohne irgendeinen Beweis, der ja auch nicht im Rahmen und Zweck seines Buches läge, aber auch ohne irgendeinen Einwand gegen Ohmann, auf den er dazu auf derselben Seite verweist.

sei, daß ihr durch ihre Billigkeit das tatsächliche gesichert sei (359) — aus wirtschaftlichen Gründen; die Berechtigung dieser Forderung kann er mit zahlreichen wohl überzeugenden Gründen belegen (360ff). Eingehend behandelt Sax die einzelnen Zweige des heutigen Postbetriebes. Daß nicht alle Postanstalten sich mit dem »Güter- (insbesondere Geld-) und Personen-Transport befassen«, gibt er als Beweis dafür, »daß hier Verkehrszweige vorliegen, die nicht notwendiger-, wohl aber zweckmäßigerweise der Post angegliedert werden« (350). Nachgewiesen ist damit nur, daß die Fahrpost nicht »notwendigerweise« vorhanden sein muß, damit man von Post sprechen kann, nichts aber darüber gesagt, ob die Fahrpost ihrem Wesen nach denn überhaupt unter den Begriff der Post falle. Mit der Begründung nun, daß darin »eine weitreichende Förderung der Volkswirtschaft« liege (351), schiebt Sax den Geldtransport der Post zu. Aus einer ganz ähnlichen Erwägung weist er ihr auch den Paket- und Personenverkehr zu, soweit es sich um »Kleinverkehr des persönlichen und geschäftlichen Lebens« handele, weil »der nur in dieser Weise mit allseitiger Verzweigung und erforderlicher Wohlfeilheit zu seiner Befriedigung gelangen« könne, »während der Großverkehr von Personen und Sachen die ihm nötigen Beförderungsmittel mit dem jeweils erzielbaren Grade von Ökonomie stets« finde (351). Die sogenannte Fahrpost der Post zuzuweisen, soweit es sich um »Kleinverkehr« handelt, ist, was diese Abgrenzung betrifft, ein neuer und bestechender Gedanke von Sax. Es mag nun volkswirtschaftlich ganz gerechtfertigt sein, diesen Kleinverkehr an ein Staatsmonopol zu weisen, es mag auch wirtschaftlich sein, dies Monopol und das Postmonopol derselben Staatsverwaltung zu übertragen; es ist aber ganz ungerechtfertigt, solange man nicht fest abgegrenzte Begriffe überhaupt als überflüssig ansieht, eben jenen Verkehr auch als »Post« zu bezeichnen, ehe nachgewiesen ist, daß die sogenannte Fahrpost ihrem Wesen nach zur Post gehört. Anderseits liegt ein völliger Verzicht auf einen bestimmten Begriff bei Sax nicht vor. Die Postsparkassen lehnt er als Post ab, weil diese Einrichtung »über das Gebiet des Verkehrswesens hinausgeht« (357); mit dem Scheck- und Giroverkehr, erklärt er weiter, »hat die Post aufgehört, lediglich Verkehrsanstalt in unserem Sinne zu sein: sie ist zur Postbank geworden« (357). Ob Sax diese »Postbank« noch als Post ansieht oder nur als eine von der Post betriebene Bank, geht nicht mit unbedingter Sicherheit aus seinen Ausführungen hervor. Sollte das letztere seine Ansicht sein, so wäre doch demgegenüber zu erwägen, daß bei der Bank eine Erwerbsabsicht mit diesen Arten des Geldverkehrs verbunden ist und für die Bank den Zweck darstellt, während die Post, soweit sie nicht fiskalistisch betrieben wird, dabei nur den Zweck verfolgt, einen Verkehrsakt zu vollziehen, der infolge einer allgemeinen Änderung des Zahlungsverkehrs einen ursprünglichen Transportakt in gewissen Grenzen ersetzt hat[41]). Eingehend behandelt Sax die »Unterschiede zwischen Post, Telegraph und Telephon« (346ff); solche Unterschiede findet er hinsichtlich des Bedürfnisses, dem diese Zweige des Nachrichtenverkehrs dienen, und der Art ihrer Benutzung. Eine klare Entscheidung, ob Telegraph und Telephon unter den Begriff der Post fallen, oder ob nur verwandte Verkehrsanstalten vorliegen, ist den Ausführungen

[41]) Vgl. die Ausführungen des Geh. Ober-Postrates und Vortragenden Rates im Reichs-Postamt Aschenborn, die den Umständen nach — der Aufsatz ist ein am 3. Dezember 1908 in der Aula der Berliner Handels-Hochschule auf Einladung der Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin gehaltener Vortrag — als eine halbamtliche Darlegung der Absichten der Postverwaltung gelten können. Es heißt da unter anderem: »Es ist Ihnen bekannt, daß bei Bemessung der Gebühren der Grundsatz maßgebend gewesen ist, daß der Postscheckverkehr keineswegs dazu dienen soll, den Postverwaltungen einen Gewinn zuzuführen, daß vielmehr die Einnahmen an Gebühren und an Zinsen, die aus der zinsbaren Anlegung der in dem Verfahren sich ansammelnden Kapitalien erzielt werden, nur ausreichen sollen, um die Postverwaltung schadlos zu halten« (12).

von Sax jedoch kaum zu entnehmen. Wenn Sax in dem Abschnitt über »die Wahl des Finanzprinzips« auch erörtert, ob für die Post das Prinzip des »öffentlichen Gebrauchsgutes« in Frage kommen könne (383f), so zeigt er damit, daß eine Postanstalt sehr wohl nicht nur ohne das Vorhandensein eines festen Tarifes, den manche Begriffsbestimmungen als wesentliche Eigenschaft der Post aufführten, sondern sogar ganz ohne Tarif denkbar ist, daß ein fester Tarif also nicht zum Begriff der Post gehört. Tatsächlich soll ja die russische Räterepublik die Post zeitweise als allgemeines Genußgut verwaltet haben. Daß sich sonst überall feste Tarife bei der Post entwickelt haben, kann nur als eine Folge der Preisnivellierung, nicht aber als wesentliche Eigenschaft der Post bezeichnet werden. Ein klarer Begriff vom Wesen der Post wird mit Recht von jedem Schriftsteller erwartet werden, der über die Post schreibt, wenn man auch von einem Werk über die »Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft« nicht geradezu eine Begriffsbestimmung erwarten darf. Wie sich das Fehlen eines fest bestimmten Begriffes aber rächt, zeigt sich auch bei Sax, der trotz seiner das Wesen der Post teilweise so treffenden Erörterungen über den römischen cursus publicus schreibt: »Die stehende Anlage und das ständige Personale, der planmäßige Zusammenhang und die Verzweigung der Kurse, die Dienstorganisation mit ihren Abstufungen der Dienstesstellen und den Betriebsvorschriften, alles das ergibt in seinen Grundzügen sowohl wie in zahlreichen Einzelheiten das Bild einer Einrichtung, in der man von jeher das Wesen einer Postanstalt erkannt hat« (467).

Ein Beispiel, wie das Wort Post noch im Sinne der allgemeinen Verkehrsanstalt gebraucht wurde, nachdem die Eisenbahnen längst ein anderes lehrten, bietet Ilwof. Er unterscheidet bei den »Posteinrichtungen« »drei verschiedene Entwicklungsstufen«, nämlich die der reinen Staatspost im Altertum, die der Korporationspostanstalten im Mittelalter und die dritte, in welcher der Staat wieder als Gründer auftrete, dann aber private Mitbenutzung einräume, die schließlich vorherrsche (4). Nur von dem Vorhandensein einer »zusammenfassenden Leitung und Überwachung« macht Ilwof den Namen Post abhängig (11). Ilwofs Vorträge sind vorzüglich geeignet zu zeigen, wie die Postgeschichte in der allgemeinen Verkehrsgeschichte verschwimmt, wenn sie es versäumt, sich zuvor über die Grenzen ihres Gebietes klar zu werden.

Eine eingehendere Untersuchung über den Begriff der Post könnte nach dem Titel, »Zur Streitfrage über Begriff und Ursprung der heutigen Post«, in einem Aufsatz der Monatsschrift für Christliche Sozial-Reform[42]) erwartet werden. Dort findet sich die Begriffsbestimmung: »Unter der »heutigen Post«, wie solche unter fortgesetzter Erweiterung ihrer Aufgaben sich namentlich in Mitteleuropa in vollstem Umfange ausgebildet hat, versteht man gegenwärtig bekanntlich von der Staatsgewalt begründete oder doch geleitete ständige Einrichtungen zu dem Zwecke, durch regelmäßig wiederkehrende Beförderung von Mitteilungen und Sachen an einen bestimmten Empfänger, sowie von Personen von einem Orte nach dem anderen gegen im voraus bestimmte Gegenleistungen den eben auf diese Gegenstände bezüglichen Verkehr der gesamten Bevölkerung eines Staates sowohl untereinander als mit denjenigen anderer Staaten zu vermitteln« (644). Des weiteren führt der Verfasser aus, von Post sei erst zu reden, wo alle obigen Merkmale zuträfen, sonst handele es sich nur um postähnliche Einrichtungen (644f); besonderes Gewicht legt er bei der Frage nach dem Ursprung der modernen Post auf die allgemeine Zugänglichkeit (647f). Die eigentliche, eben wiedergegebene Begriffsbestimmung ist in dieser Abhandlung an die Spitze gestellt, auf ihr bauen sich alle weiteren Unter-

[42]) Der Aufsatz ist ohne Angabe des Verfassers erschienen.

suchungen auf, ohne daß aber für die Richtigkeit dieser Abgrenzung des Begriffes irgendein Beweis gegeben würde. In ihren einzelnen Angaben bietet diese Begriffsbestimmung gegenüber den schon behandelten nichts Neues außer dem, daß besonders hervorgehoben wird, die Post habe den Verkehr auch über die Staatsgrenzen hinaus zu bewältigen. Wenn der Verfasser dies für eine wesentliche Eigenschaft der Post hält, dann hätte er auch genauer angeben müssen, wann er diese Bedingung als erfüllt ansieht. Der allgemeine Postvereinsvertrag von Bern datiert erst vom 9. Oktober 1874, anderseits gehen einzelne Postkonventionen viel weiter zurück, ja die ersten Tassis stellten schon durch ihre Familienbeziehungen eine internationale Postkompagnie dar[43]). Der leitende Gesichtspunkt dieser Abhandlung ist wohl — und das bleibt trotz einer Einwendung, die noch dagegen zu machen sein wird, das Bemerkenswerte an dieser Arbeit; denn der von Moser schon ausgeführte Gedanke war von der Postgeschichte ganz vernachlässigt worden —, eine Begriffsbestimmung der »heutigen« Post zu geben, um dann festzustellen, wo sie im Lauf der geschichtlichen Entwicklung zuerst erfüllt ist und somit die Geschichte der Post beginnt (649). Reicht nun dazu gerade in Hinsicht auf die Einbeziehung des zwischenstaatlichen Verkehrs die Begriffsbestimmung des Verfassers nicht aus, so hätte er, wenn er diesen von der Post nur nicht ausgeschlossen wissen will, darüber gar keine Bestimmung zu machen gehabt, da der gesamte Verkehr bereits über die Staatsgrenzen hinweg ging, als die Post — so früh man auch ihren Ursprung ansetzen mag — entstand, diese mithin nur als Teil des gesamten Verkehrs an einem Zweig desselben teilnahm. Das ist natürlich noch kein Beweis, daß der zwischenstaatliche Verkehr zum Wesen der Post gehört. Gegenüber dem leitenden, an sich richtigen Gedanken des Verfassers, daß erst der Begriff, dann der Ursprung der Post festzustellen sei, bleibt einzuwenden, daß eine Begriffsbestimmung sich aber an die Post als solche, nicht an die »heutige« Post zu halten hat; denn sonst bedeutet jeder weitere Schritt in der Entwicklung eine neue Begriffsbestimmung und eine neue Festlegung des Ursprunges der Post. Jede Entwicklung, auch die der Post, zeigt Stufen, deshalb dürfen aber nicht die einzelnen Abschnitte in der Postentwicklung gleichwertig in ihrer Bedeutung neben den gestellt werden, der ihren Anfang bezeichnet.

Rübsam hat keine Begriffsbestimmung der Post gegeben, obwohl von ihm die Literatur besonders über die Taxissche Post mit einer Reihe von Abhandlungen bereichert wurde, in denen eine Menge Material angehäuft ist.

Ebenso vermißt man bei Huber eine feste Umgrenzung des Begriffes der Post. Zu einer engeren Umgrenzung des Begriffes strebt er gar nicht hin; ihm ist vielmehr »in der Geschichte des Verkehrswesens die Post die Wurzel und der Repräsentant des dritten, neben der Fahrbahn und Motor bestehenden Verkehrsfaktors«, der Organisation, und zwar nicht nur der Organisation der reinen Transportakte, sondern auch — Verkehr im weiteren Sinne genommen — der Tausch- und Produktionsakte, »des allgemein sich gegenseitig befruchtenden Wechselstroms von Produktion und Zirkulation« (13). Für diesen Faktor des Verkehrslebens kann aber schwerlich die Post noch als Wurzel, geschweige denn als Repräsentant angesehen werden; denn die Organisation des Verkehrswesens ist älter und spielt schon im mittelalterlichen Botenwesen eine Rolle, wie Ohmann z. B. an den Verordnungen über die Kurierwirte der Stadt Barcelona von 1445 (29 f) zeigt, während später dieser dritte Faktor des Verkehrswesens ebensogut von der Eisenbahn, der Dampfschiffahrt, der Luftschiffahrt und anderen Verkehrseinrichtungen repräsentiert wird. So gewiß auch die Organi-

[43]) Schulte 505 f, Ohmann 245 f.

sation einen der wichtigsten Bestandteile der Post bildet, ist damit nicht der Grundzug ihres Wesens bestimmt, da sie diesen Bestandteil mit vielen anderen Verkehrseinrichtungen teilt und nicht einmal zuerst gehabt hat. Im übrigen gibt Huber nirgends eine Begriffsbestimmung, mit der, wenn sie erfüllt ist, die moderne Post da wäre, sondern bemüht sich, das allmähliche Entstehen der Post zu zeigen. Wie wertvoll die damit gewonnenen Einsichten auch sein mögen, Wesen wie Ursprung der modernen Post werden dadurch mehr verschleiert als aufgeklärt. Das Ineinanderfließen der Entwicklung, auch Zusammenhänge mit dem sonstigen Wirtschaftsleben werden deutlich gemacht, die ausschlaggebenden Unterscheidungspunkte aber verwischt. So dehnt Huber den Begriff der Post also zu dem des dritten, des Organisationsfaktors im Verkehrswesen; er sichert diesem Begriff der Post das Urheberrecht an der Organisation, indem er diese, wo sie immer zuerst an einer Verkehrsanstalt nachgewiesen werden kann, z. B. in Barcelona, einfach als Postorganisation anspricht (68 u. 191). Die technischen Verkehrsmittel, etwa Relaisdienst u. dgl., treten bei Huber ganz zurück, wenn es sich um die Frage handelt, ob eine Verkehrsanstalt Post sei oder nicht (29); maßgebend sind da für ihn vielmehr: 1. »Unabhängigkeit des Kurierdienstes vom individuellen Anlaß (Regelmäßigkeit und Vorausbestimmung des Ganges, kaufmännischer Betrieb)« (38); 2. das Vorhandensein eines festen Tarifes (70); 3. »die unbedingte Zugänglichkeit für jedermann« (38) oder die »gemeinnützige Bestimmung« (29). Wenn man die Unabhängigkeit des Postganges vom individuellen Anlaß als Regelmäßigkeit, Periodizität oder festen Fahrplan erklärt, so ist schon im Vorhergehenden gezeigt worden, daß dies keine wesentliche Eigenschaft der Post ist. Ebenfalls ist im Anschluß an Sax gezeigt worden, daß ein fester Tarif nicht im Begriff der Post gegeben ist. Dagegen kann nicht bestritten werden, daß die öffentliche Zugänglichkeit eine Eigenschaft ist, ohne die der Begriff der Post nicht erfüllt wäre. Es bleibe dabei aber vorläufig die Frage offen, ob die öffentliche Benutzung nur tatsächlich möglich oder rechtlich gewährleistet sein muß. Die wesentlichste Bestimmung über die Post macht Huber wohl, wenn er bei einer Gegenüberstellung des Relaisdienstes des Altertums und der heutigen Post sagt: »er« (nämlich der Relaisdienst) »erleichtert nur das Reisen, während dasselbe durch die Kontinuität der modernen Post e r s p a r t wird« (30). Leider hat Huber ebensowenig wie Sax, der einen ganz ähnlichen Gedanken über die Ersetzung der mittelalterlichen Kaufmannszüge äußerte, versucht, ob daraus nicht überhaupt der Begriff der Post bestimmt werden könne.

Einen klar gefaßten Begriff der Post gibt van der Borght[44]): »Unter ‚Post' im heutigen Sinne des Wortes ist zu verstehen ein Großbetrieb zur regelmäßigen Beförderung von Nachrichten, Paketen, Geld und Personen zu jedermanns Gebrauch gegen Erlegung fester Gebühren« (548). Statt »Großbetrieb« hieß es in der ersten Auflage »eine Organisation« (351); das Wort »Großbetrieb« kann leicht mißverstanden werden, indem es zunächst nur den Gegensatz zu einem kleinen Betrieb ausdrückt, der Gedanke der Organisation aber erst in zweiter Linie darin enthalten ist[45]). Daß die festen Gebühren kein wesentlicher Zug der Post sind, ist schon gezeigt worden, ferner auch, daß die Post heute noch wie früher Dienstzweige umfaßt, bei denen von Regelmäßigkeit der Beförderung

[44]) Van der Borghts Werk erschien zuerst 1894 und wird dementsprechend, da die 2. Auflage von 1912, nach der hier zitiert wird, keine grundsätzliche Änderung in der Fassung des Postbegriffes zeigt, noch unter den Begriffsbestimmungen des 19. Jahrhunderts behandelt.

[45]) Im übrigen ist aber festzustellen, daß van der Borght in der 2. Auflage mit der allgemeinen Verdeutschung auch durchschnittlich eine noch größere Klarheit als in der ersten gewonnen hat.

nicht die Rede sein kann. Die sogenannte Fahrpost zieht van der Borght in den Begriff der Post hinein, »um den Tatsachen gerecht zu werden« (548f); die Vereinigung des »Kleinverkehrs der Güter« mit der Briefpost ist nach seiner Ansicht »an sich nicht nötig«, wohl aber eine volkswirtschaftliche Ersparnis (558). Über die Frage, ob die Post ihrem Wesen nach eine Staatsanstalt sei, äußert van der Borght: »In der Regel erscheint jetzt die Post als Staatsanstalt. Private Großbetriebe für entsprechende Aufgaben sind nur in ganz beschränktem Umfange vorhanden. Immerhin wird man dem Sprachgebrauch, der auch für solche Anstalten die Bezeichnung Post verwendet, so weit nachgeben müssen, daß die Begriffsbestimmung auch diese Form mit umfaßt« (548). Aus volkswirtschaftlichen Gründen hält aber van der Borght für die Post (596f), das Telegraphen- (604ff) und Telephonwesen (608ff), wie auch die drahtlose Telegraphie (610) ein Staatsmonopol für wünschenswert. In technischer Hinsicht hat van der Borght die Post als »Großbetrieb« oder »Organisation zur Beförderung usw.« bestimmt, diese Eigenschaft wird recht deutlich in den Ausführungen: »Die Post ist kein Verkehrsmittel, wie Eisenbahnen, Landstraßen, Wasserwege, sondern nach der angegebenen Begriffsbestimmung eine besonders gegliederte Veranstaltung, welche die Benutzung aller verwendbaren Verkehrsmittel vereinigt, um einen bestimmten Teil des Verkehrs in der besten und vorteilhaftesten Weise zu bewältigen. Sie benutzt alle diese Verkehrsmittel von den ursprünglichsten bis zu den vollkommensten nebeneinander; denn sie hat sich stets die neu aufkommenden Verkehrsmittel frühzeitig dienstbar gemacht, ohne deshalb die alten vollständig beiseite zu setzen. Sie fing mit Fußboten an, und sie beschäftigt heute noch ein ganzes Heer solcher Boten . . .« (549). Danach rechnet van der Borght ein organisiertes Botenwesen schon zur Post, und man hätte auch heute noch eine heute bestehende Relaisbotenanstalt als Post anzusehen. Dem widerspricht aber, daß sich mit dem Begriff der Post die Vorstellung einer schnellen Beförderung, d. h. einer der Zeit entsprechend hochwertigen verbindet, wie ja Beust schon auf die Hurtigkeit der Post hinwies. Van der Borghts Begriffsbestimmung ist also technisch zu weit gefaßt. Außerdem verwickelt er sich in einen historischen Widerspruch mit der Behauptung, die Post habe mit Fußboten angefangen; denn später erklärt er selbst, nachdem er sich scharf gegen das Durcheinanderwerfen »der Geschichte der Nachrichtenbeförderung als solcher und der Post« gewandt hat, daß nach den von ihm angegebenen Merkmalen »die Geschichte der Post erst mit der Neuzeit anheben kann« (572). Damals aber wurden ja gerade der Fußbote wie der reitende Bote durch die Stafettentechnik ersetzt, so daß es ein Fußbotenrelais, das unter Umständen, wo keine Pferde zu gebrauchen sind, und vor der Erfindung anderer Verkehrsmittel ja sehr wohl als Post denkbar wäre, tatsächlich nie gegeben hat, wenigstens in Europa nicht[46]).

Der Verfasser des »Buches von der Weltpost« erklärt als den »eigentlichen Grundzug unseres heutigen Postwesens: die unbedingte Zugänglichkeit für Jedermann« (67). Auf eine Begriffsbestimmung läßt er sich nicht ein. Das Postregal nimmt er ohne Erörterung als tatsächlich bestehend an (264).

Zusammenfassend läßt sich von der Postliteratur des 19. Jahrhunderts feststellen, daß mit den Rechtsstreitigkeiten auch die unsachlichen Einflüsse auf die Begriffsbildung verschwunden sind. Wenn die Post nun nicht mehr vom rechtlichen, sondern vorwiegend vom wirtschaftlichen Standpunkt betrachtet wird, so ist damit allerdings zugleich das Interesse am Begriff zurückgegangen. Das Aufkommen der Eisenbahnen macht schließlich der Auffassung der Post als allgemeine

[46]) Historisch falsch ist auch eine Bemerkung van der Borghts über das erste Auftreten der Taxis unter den Habsburgern (574); wie bei Sax sind hier die Ergebnisse von Ohmanns eingehenden Untersuchungen nicht berücksichtigt.

Verkehrsanstalt ein Ende. Die Notwendigkeit eines festen Begriffes ist keine allgemeine Überzeugung, und das Fehlen eines solchen Begriffes hat gerade in der Postgeschichte viel Verwirrung angerichtet; ein entschiedeneres Eintreten für den Wert einer Begriffsbestimmung läßt sich gegen Ende des Jahrhunderts bei manchen Schriftstellern feststellen, es fehlt aber nicht ein entgegengesetztes Verhalten.

Kapitel 5.

Der Begriff der Post in der deutschen Literatur seit 1900.

Von neuem schnitt im Jahre 1900 Aloys Schulte die Frage des Postbegriffes an. Eine abweichende Auffassung hat später Sombart vertreten, und diese beiden Auffassungen bezeichnen den heutigen Stand der Frage nach dem Wesen der Post, einer Einrichtung, die zu den alltäglichsten in unserem Leben gehört, ohne daß bisher eine allgemein anerkannte Begriffsbestimmung bestände. Wenn Schulte auch keine vollständige Begriffsbestimmung gab, so hat er doch beide Fragen, die nach dem Wesen und die nach dem Ursprung der Post, dadurch beantwortet, daß er feststellte, wo der größte Einschnitt in der geschichtlichen Entwicklung des zur Post gehörigen Verkehrswesens liege und was die Ursachen dieses Einschnittes seien. Schulte geht also wie Huber genetisch an die Frage heran, bleibt aber nicht bei dem Verlauf stehen, sondern prüft die Knotenpunkte der Entwicklung und unterscheidet die zwar geschichtlich zusammenhängenden, ihrem Wesen nach aber doch voneinander verschiedenen Verkehrseinrichtungen. »Die entscheidende Wendung in der Entstehung des Postwesens« sieht Schulte »in der Verbindung einer technischen Verbesserung des Briefbestellungswesens mit einer wirtschaftlichen Maßnahme, die den Zweck der Einrichtung veränderte« (500)[47]. Die entscheidende technische Verbesserung erblickt Schulte in der Einführung von Pferde- und Menschenrelais, also in der Stafettentechnik, weil durch den Pferdewechsel zwar schon »eine erhebliche Beschleunigung des Verkehrs« eingeführt, aber erst mit dem Wechseln auch des Boten die »physische Erschöpfung« ausgeschaltet worden sei (500). Tatsächlich ist damit ja eine dem Wesen nach neue Schnelligkeit gewonnen, an die Stelle des Boten die überindividuelle Transportorganisation getreten, dern Einführung, wie Schulte zeigt, abgesehen von der größeren Schnelligkeit in mancher Hinsicht etwas Neues zur Folge hatte: ». . . das Felleisen wanderte von Hand zu Hand. Statt einer Vertrauensperson entstand eine Kette von solchen. Der Absender muß auf mündliche Mitteilungen verzichten, er kennt nicht mehr alle Träger seiner Botschaft. Er muß sich auf den Unternehmer verlassen. Die Boten sinken in ihrer Qualität, aber der Unternehmer wird wichtiger, als es je ein Briefträger hat sein können, und auch jetzt durften die Boten keine Analphabeten mehr sein« (501). Die zweite Ursache des entscheidenden Einschnittes in der Entwicklung der Post ist nach Schulte die Änderung des Zweckes: »Die Posten kamen zustande in dem Augenblick, als die Stafettenreiter auf den organisierten Routen auch andere als die Briefe des Herrn der Route annahmen oder die für die Stafettenreiter vorgesehenen Relaispferde auch anderen Personen zur Reise gestellt wurden« (502). Die öffentliche Zugänglichkeit ist also nach Schulte das zweite wesentliche Merkmal der Post. Diese zweite Bedingung sieht Schulte als erfüllt an, sobald sie es praktisch ist (506). Ob die öffentliche Benutzung nur stillschweigend von dem Herrn der Anstalt geduldet wurde oder ob sie der Öffentlichkeit verbürgt war, bedeutet ja tatsächlich auch keine Änderung mehr, da die rechtliche Festsetzung das Wesen der Post nicht umge-

[47]) Zitiert ist hier immer das der »Einführung der Posten« gewidmete 44. Kapitel der »Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs«, die Ausführungen in der Beilage zur Münchener Allgemeinen Zeitung geben dieselbe Auffassung und kommen zu dem gleichen Ergebnis.

staltete, vielmehr — wofern die öffentliche Benutzung vorher nicht bestimmungsgemäß ausgeschlossen, sondern bereits stillschweigend zugestanden war — nur einen gewohnheitsmäßig eingebürgerten Zug gesetzlich festlegte. Man könnte sagen, es war nichts anderes mehr als die Durchführung des Wunsches, eine der Öffentlichkeit dienende Einrichtung, deren Nutzen stark empfunden ward, dieser auch rechtlich zu sichern. Und so wird man, wenn es auch heute selbstverständlich erscheint, daß die öffentliche Zugänglichkeit der Post rechtlich gesichert ist, deshalb doch Schulte zugeben müssen, daß in der geschichtlichen Entwicklung die tatsächliche Zulassung der Öffentlichkeit zu den dynastischen Stafettenanstalten die wesentliche Neuerung bedeutet. Die Rechtsbildung hinkt eben hier, wie fast immer, den Verhältnissen nach. Überindividuelle Transportorganisation und öffentliche Zugänglichkeit sind nach Schulte die wesentlichen Kennzeichen der Post; sobald sie vorhanden sind, »kann man« nach seiner Ansicht »von einer Post reden«, »nebensächlich« erscheinen ihm »die Fixierung der Abgangs- und Anfangszeiten, der Tarife, die Größe des Betriebes und anderes« (502). Daß nun weder ein fester Fahrplan noch feste Tarife als wesentliche Eigenschaften der Post gelten können, ist schon gezeigt worden. Schulte ist soweit also auf dem von ihm eingeschlagenen Weg zu einem kurz und klar gefaßten Begriff der Post gekommen, der es ermöglicht, eine Grenze zwischen der Post und älteren Verkehrseinrichtungen zu ziehen. Ob dieser Begriff, der die Personenpost ausdrücklich zur Post rechnet, damit nicht zu weit ist, wird noch im Zusammenhang einer Erörterung des Zweckes der Post zu erwägen sein. Es ist aber hervorzuheben, daß der von Schulte gegebene Postbegriff dem Hauptbedürfnis, das die Postgeschichte an einem Begriff hat, genügte, die Post von den älteren Verkehrseinrichtungen sehr wohl abgrenzte.

Die folgende Literatur hat zum Teil diesen Begriff benutzt, zum Teil knüpft sie an die Begriffsbildungen vom rein volkswirtschaftlichen Standpunkt an, zum Teil zeigen sich aber auch wieder wie im 19. Jahrhundert recht unklare Vorstellungen vom Wesen der Post, ja eine Vernachlässigung des Postbegriffes, die bis zum vollständigen Aufgeben einer Abgrenzung der Post von älteren Verkehrseinrichtungen geht.

Fischer, der 1901 einen ziemlich vollständigen Überblick über die Zustände des damaligen Postwesens gegeben hat, verzichtet auf eine allgemeine Begriffsbestimmung, gibt nur gelegentlich einige Einzelbestimmungen; so führt er aus, der »Hauptzweck des Postbetriebes« sei, »alle Faktoren der Volkswohlfahrt gleichmäßig zu fördern«, für die Entwicklung der Post sei die soziale Seite wichtiger gewesen als die wirtschaftliche (125), ferner, der Post gehe der Charakter »einer auf Gewinnerzielung gerichteten Tätigkeit« ab, oder in der Forderung, die Post müsse den aus dem Kulturzustand entspringenden Bedürfnissen in ihrem Betriebe sich anpassen, aber diesen nicht folgen, sondern vorangehen (126). Neben diesen Bemerkungen vom volkswirtschaftlichen Standpunkt äußert Fischer zu der Frage nach dem Postregal, die Post gehöre nicht zu den »unveräußerlichen Hoheitsrechten« des Staates (127); ferner wird von ihm betont, daß die Taxissche Post stets den Charakter eines Privatunternehmens beibehalten habe (122), womit, da der Taxisschen Post doch nicht das Wesen der Post abzusprechen ist, auch ein Beweis gegeben ist, daß der Staatsbetrieb nicht als zum Wesen der Post gehörig betrachtet werden kann.

Gar nicht auf den Begriff der Post eingegangen sind Bauer und Görs, obwohl es gerade dem letzteren bei der Fassung seines Themas hätte nahe liegen können.

Unter volkswirtschaftlichem Gesichtspunkt behandelt Grunzel den Begriff der Post. Zu der Regalfrage, die bei ihm natürlich auch keine rechtliche, sondern

eine wirtschaftliche Frage ist, führt Grunzel aus, daß das Regal erst nachträglich entstanden sei: »Als man merkte, daß die Post eine gewinnbringende Erwerbsquelle sein kann, griff man im 16. Jahrhundert zur Konstruktion des Postregals . . .« (280); ferner: »Mit dem zunehmenden Verkehrsbedürfnis und der steigenden wirtschaftspolitischen Einsicht änderte sich im Laufe des 19. Jahrhunderts die Auffassung vom Wesen der Post. Es handelt sich nicht mehr um ein Regal, obzwar dieser Ausdruck in der volkswirtschaftlichen Literatur noch existiert, sondern um ein gemeinwirtschaftliches Monopol, . . .« (281). Sax und van der Borght zeigen etwa Matthias gegenüber diese Wandlung; sie sehen ja nicht notwendigerweise in der Post eine Staatsanstalt, möchten sie aber aus volkswirtschaftlichen Gründen als Staatsmonopol verwaltet wissen. Allgemein ist diese Ansicht aber noch nicht geworden, der ungenannte Verfasser des Aufsatzes in der Monatsschrift für Christliche Sozial-Reform bestimmte noch 1883 die Post schlechtweg als eine »Staatsanstalt«. Außer diesen Ausführungen gibt Grunzel über das Wesen der Post die Bestimmung: »die Post ist eine Verkehrsanstalt, welche in erster Linie die Beförderung von graphisch fixierten Mitteilungen besorgt, im Anschluß daran aber auch die Beförderung von Geld, Waren innerhalb kleiner Gewichtsgrenzen und von Reisenden übernimmt« (278). Vorausgesetzt, daß damit keine vollständige Begrenzung des Begriffes der Post gegeben sein soll, wäre dagegen nur einzuwenden, daß die Beförderung von Personen bei der Post zwar vorkommt, aber bisher nicht erwiesen ist, daß sie zum Wesen der Post gehört. Wie wenig Grunzels Begriff der Post besagt, zeigt seine Behauptung, die Post sei früher ein »Verkehrsmittel« gewesen, heute sei sie eine »Verkehrsanstalt« (297). Grunzel trägt also kein Bedenken, einem unglücklichen Sprachgebrauch folgend, die Pferdewechselstellen — denn die Stafetten bedeuteten schon eine Anstalt, auch wenn sie nicht der Öffentlichkeit zugänglich waren — und die Post nur als verschiedene Entwicklungsstufen desselben Wesens anzusprechen.

Auf den Begriff der Post, wie ihn Schulte aufgestellt hat, stützen sich die Untersuchungen von Ohmann, ohne diesen Begriff aber scharf festzuhalten. Nach Ohmann wäre es, wenn er auch den Gebrauch des Wortes Post für karolingische und ähnliche Verkehrseinrichtungen entschieden zurückweist, anderseits »ein müßiger Wortstreit, zu fragen, ob das, was man um 1500 unter »Post« verstand, sich mit dem Begriff der modernen Post decke« (4)[48]. Statt aus den technischen Merkmalen und der »ökonomischen Zweckbestimmung« eine Begriffsbestimmung zusammenzubinden, trennt Ohmann diese Seiten im Wesen der Post und gibt für beide ein gesondertes Entwicklungsschema (5 ff). Auf der Grundlage dieser Schemata stellt Ohmann beiläufig fest, daß die von der »modernen Post« technisch wie ökonomisch erreichte Stufe erst im 19. Jahrhundert beginne (9), während er anderseits den in technischer Hinsicht entscheidenden Einschnitt in den von Schulte hervorgehobenen Merkmalen erblickt (9 ff) und auch, was die Personenpost und ihre Entstehungszeit betrifft, zur gleichen Übereinstimmung gelangt (11). Hinsichtlich der »ökonomischen Zweckbestimmung« sieht Ohmann den Wendepunkt zur modernen Post erst »in dem Augenblick, wo die Organisation des privaten Briefverkehrs aus einem rein gewerblichen Unternehmen zu einer Korporation öffentlichen Rechts wird« (12). Je

[48]) Die Seitenzahlen beziehen sich auf Ohmanns Werk über »Die Anfänge des Postwesens und die Taxis«; seine Abhandlung »Postgeschichte« bietet neben einer literargeschichtlichen Skizze und einem Überblick über die bisherige Entwicklung des Postwesens zwar wertvolle Anregungen für die künftige Postgeschichte, bringt aber in der Frage des Begriffes der Post nichts, was über sein oben zitiertes Buch hinausginge.

nachdem, welchen Gesichtspunkt man betont, beginnt somit für Ohmann die Post Ende des 15. oder des 16. Jahrhunderts (13). Diesen Mangel der sonst bedeutenden Untersuchungen hat zuerst Sombart (365) angegriffen, er macht sich auch dadurch in dem Buch störend geltend, daß Ohmann zwischen rein dynastischen Stafettenketten und eigentlichen Posten im Sinne des Begriffes von Schulte in der Bezeichnung (228 und öfters) keinen Unterschied macht.

Wenn nun Ohmann in dem Streben, der technischen wie der ökonomischen Seite der Post gerecht zu werden, zu gar keiner einheitlichen Begriffsbestimmung gelangt, so unterscheidet sich dieses Fehlen eines festen Begriffes doch noch sehr von der völligen Vernachlässigung einer Begriffsbildung, wie sie etwa Preisigke zeigt. Für die Einrichtungen einer auf der Stafettentechnik beruhenden, rein staatlichen Nachrichtenbeförderung Ägyptens im 3. Jahrhundert v. Chr. verwendet Preisigke unbedenklich die Bezeichnungen »Posturkunde«, »Postbeamter«, »Postamt« usw. (761), obwohl er selbst feststellt: »Privatbriefe wurden mit diesen staatlichen Posten nicht befördert; zu ihrer Beförderung dienten Privatunternehmungen« (762).

Gelangen in der neuesten Zeit auch nicht viele Schriftsteller zu solch einer Verkennung des Wesens der Post, so gehen doch noch immer sehr viele an einer klaren Begriffsbestimmung vorbei, auch wenn ihre Arbeiten, wie die Badendererdes und Mummenhoffs, die Entstehung der Post berühren.

Der erste, der nach Schulte eingehend den Begriff der Post untersuchte, war Sombart; er ist damit zugleich der erste, der Schultes Begriffsbildung grundsätzlich entgegengetreten ist, seine Begriffsbestimmung überhaupt die letzte, die vorliegt. Sombart hat aus dem Begriff der Post jede Bestimmung über die Art der Beförderung ausgeschlossen; eine derartige Bestimmung verwirft er ausdrücklich: »Gewöhnlich definiert man: ‚Post ist eine Anstalt zum Transport ...'. Das ist schon falsch. Mit Transport, von was immer es sei: Nachrichten, Briefen, Paketen, Personen usw. hat die Post ganz und gar nichts zu tun. Noch viel weniger statthaft ist es, Post mit einer bestimmten Transportart zu verselbigen und etwa ‚Postbeförderung' da zu erblicken, wo Briefe mittels ‚Relais' oder ‚postierender Boten' versandt werden« (367). Wenn die Post eine Transportanstalt wäre, führt Sombart aus, gäbe es heute keine mehr, denn sie lasse ja heute nur noch transportieren (368). Sombart selbst stellt fest: »Die Post ist ein Sammelinstitut: sie sammelt Briefe, Pakete usw. von einem Ort ein, um sie an den oder die Bestimmungsorte (unter Umständen, was aber nicht ihre Eigenart ausmacht) selbst zu befördern oder befördern zu lassen und verteilt sie am Bestimmungsort unter die Empfangsberechtigten. Sie stellt das eine Prinzip der Briefbeförderung (im weiteren Sinne) dar: Gegensatz ist die Beförderung durch eigenen (oder eigene) Boten« (368). Die Post hat also mit »Transport nichts zu tun«, sie »ist ein Sammelinstitut«, aber — ein Sammelinstitut, das Gegenstände »selbst befördert oder befördern läßt«. Da nämlich ein Institut, das noch so sehr Gegenstände sammelt und sie dann an ihrem Ort liegen läßt, schwerlich als Post gelten kann, so muß Sombart umgehend auf der folgenden Seite eine Tätigkeit wieder in den Begriff der Post aufnehmen, die er auf der vorhergehenden aufs entschiedenste ausgeschlossen hat, weil eben mit ihrem tatsächlichen Fortfall die Post stillstehen würde, weil sie also etwas ganz Entscheidendes im Wesen der Post bedeutet und daher notwendigerweise im Begriff nicht fehlen kann. Nun ist allerdings zuzugeben, daß mit dem Satz, »Post ist eine Anstalt zum Transport«, das Wesen der Post nicht gerade eindeutig bestimmt wird; ist man aber dem Wesen der Post näher gekommen, wenn man bei Sombart auch die weiteren Bestimmungen fortläßt und nur die Worte ansieht: »Die Post ist ein Sammelinstitut«? Ebenso

entschieden erklärt Sombart ferner — wieder ohne einen Beweis auch nur zu versuchen —, Post sei nicht dadurch entstanden, daß ein Verkehrsinstitut allgemein zugänglich geworden sei, sondern dadurch, daß es Sammelinstitut sei (368f): »Allgemeinzugänglichkeit gehört nämlich keineswegs zu den Bestandteilen des Begriffes der Post. Eine Post besteht auch, wenn eine Anzahl Familien sich zu gemeinsamer Briefbeförderung verabredet.« So Seite 369; Seite 372 heißt es aber: »Die Post setzt, so kann man es ausdrücken, jedermann in den Stand, für eine Kleinigkeit gleichzeitig über die Arbeit von tausend Boten zu verfügen.« Der Ausdruck »jedermann« läßt sich schwerlich mit der anderen Ansicht Sombarts vereinbaren, daß die Allgemeinzugänglichkeit keineswegs zu den Bestandteilen des Begriffes der Post gehöre. Weiter sagt Sombart: »Eine Postverbindung ist dann vorhanden, wenn man ständig Gelegenheit hat, einen Brief befördern zu lassen, ohne daß man nötig hat, einen eigenen Boten zu bestellen, was, von der anderen Seite aus gesehen, heißt: wenn eine ständige Einrichtung besteht, die den Zweck hat, Briefe anderer Personen zu sammeln und zur Beförderung zu bringen« (369). Eine derartige Einrichtung würde aber auch ein auf eigene Rechnung und Gefahr ständig verkehrender Bote darstellen, wie Sombart tatsächlich eine regelmäßig zwischen Jena und Weimar verkehrende Botenfrau, die Briefe einsammelt und austrägt, als Post ansehen will (369). Sombart sieht also den Unterschied zwischen Bote und Post darin, daß der Bote ein im Auftrag eines Dienstherrn Handelnder, ein Arbeiter sei, die Post ein selbständiger Unternehmer. Dieser allgemeine Gegensatz reicht aber offenbar nicht aus, darauf eine Begriffsbestimmung der Post aufzubauen; Sombart muß selbst mehrfach wieder erklären, die Post »befördere«, also auf Umwegen zur Kennzeichnung als Transportanstalt zurückkommen, obwohl er darin doch das Wesen der Post gar nicht sehen will. Auch außerdem gerät Sombart durch die einseitige Auslegung der Organisation im Wesen der Post in einen entschiedenen Widerspruch zu sich selbst; wenn er erklärt: »die Post setzt, so kann man es ausdrücken, jedermann in den Stand, für eine Kleinigkeit gleichzeitig über die Arbeit von tausend Boten zu verfügen«, so sagt er da doch ganz klar, daß die Post nicht nur eine Organisation ist, weil sie — und zwar auch in Gestalt einer einzelnen »Botenfrau« — Briefe sammelt, sondern daß die Post eben eine Organisation von Menschen zur Leistung einer bestimmten Arbeit, also eine Organisation in technischer Hinsicht ist. Daß Sombart hier ganz in seinem eigenen Sinn ausgelegt wird, zeigt der Satz, »die B e d e u t u n g d e r m o d e r n e n P o st beruhe« darauf, »daß durch sie der Nachrichtenverkehr (genauer der Briefverkehr) entpersönlicht und auf einen selbständig arbeitenden Mechanismus übertragen« werde (371). Was die Bestimmung der einzelnen Eigenschaften der Post angeht, so hebt Sombart hervor, die Post sei eine »ständige«, aber deshalb noch nicht eine »regelmäßige« Einrichtung (370). Einen festen Tarif erwähnt Sombart nicht als wesentliche Eigenschaft der Post; mit anderen hält er daran fest, daß die staatlichen Stafettenkurse erst Posten wurden, als die Beförderung privater Korrespondenz mit ihnen offiziell anerkannt wurde, aber nicht wegen des Gesichtspunktes der Öffentlichkeit, sondern weil die Kuriere — nach Sombarts Auffassung müßte dasselbe für Stafetten gelten — für den Staat eigene Boten, also das Botenprinzip nicht die Post, dargestellt hätten (384). Zur Abgrenzung der Post hinsichtlich des Tätigkeitsfeldes sagt Sombart nur, daß die »Personenpost«, wie jedermann wisse, »mit dem Verkehrsinstitut ‚Post‘ keinerlei inneren Zusammenhang« habe (367f). Sombarts gewiß ganz neuer Versuch, das Wesen der Post gar nicht aus ihren technischen Merkmalen, sondern nur als eine wirtschaftliche Stufe im Nachrichtenverkehr, die der Unter-

nehmung, als »das eine Prinzip« zu bestimmen, ist in dieser Auffassung wohl beeinflußt durch die leitenden Gesichtspunkte des ganzen Werkes, in dem sich diese Ausführungen finden. Daß Sombarts Begriffsbestimmung gescheitert ist, zeigen die Widersprüche, in die er sich selbst verwickelt, deutlich.

Kapitel 6.

Der Begriff der Post in der ausländischen Literatur.

Befriedigender als in der deutschen Postliteratur scheint der Stand der Begriffsbildung auch in der ausländischen nicht zu sein, vorausgesetzt, daß seit 1914 keine entscheidenden Abhandlungen mehr über den Postbegriff erschienen sind.

Rothschild, der Verfasser der älteren der beiden heute meist genannten französischen Postgeschichten, erklärte unter Berufung auf die Arbeiten von Sprachwissenschaftlern, das Wort »poste« habe zweierlei Bedeutung, einmal bezeichne es »le service des stations de chevaux établies sur les routes, de distance en distance, pour le transport des voyageurs«, außerdem »le service créé par l'État, pour l'expédition et la distribution des correspondances privées, des journaux, des imprimés« (2). Damit wird die Personenpost von dem übrigen, was unter dem Wort »poste« zusammenfällt, geschieden; im zweiten Sinne wird die Post als Staatsanstalt zur Beförderung und Verteilung von außeramtlichen Briefsachen, Zeitungen und Drucksachen bestimmt. Erstens ist aber die Post, wie mehrfach gezeigt wurde, ihrem Wesen nach keine Staatsanstalt; zweitens dient sie nicht nur dem außeramtlichen, sondern doch auch dem amtlichen Briefverkehr. Abgesehen von dieser falschen, aber auch ungenügenden Umgrenzung der zweiten Bedeutung des Wortes »poste« macht Rothschild zudem gar keinen Unterschied zwischen den beiden Bedeutungen, die er erst scheidet. Er verwendet die Bezeichnungen »la Poste« und »les Postes«, ohne jedoch damit etwa eine Unterscheidung zu verbinden; Ludwig XI. schreibt er die Wiederherstellung oder, wenn man wolle, die Schöpfung »de la Poste« zu (66f), dieselbe Anstalt nennt er gleich darauf »les Postes« (68). Beide Bezeichnungen braucht Rothschild dann für die älteren Anstalten, die mit der Post gar nichts zu tun haben, so spricht er von »les Postes« bei Augustus und führt zugleich aus, daneben habe eine Einrichtung für Privatleute bestanden (13f); Rothschild hält also in seinem Sprachgebrauch weder den Unterschied zwischen den von ihm angegebenen zwei Bedeutungen des Wortes Post noch seine Begriffsbestimmung überhaupt ein.

Ebenso ungenau geht Belloc mit der Bezeichnung Post um[49]). Eine Bestimmung über das Wesen der Post gibt Belloc in der Bemerkung, seit Richelieu, der endgültig das Werk Ludwigs XI. in den Dienst der Öffentlichkeit gestellt habe, bestehe »la poste moderne, c'est-à-dire la poste aux lettres« (59). Die Öffentlichkeit gilt also Belloc als wesentlicher, vielleicht als der entscheidende Punkt im Wesen der Post; sein Sprachgebrauch folgt dieser Bestimmung nicht.

Eine feste, vollständige Begriffsbestimmung gibt auch die englische Postgeschichte von Joyce nicht. Seine Darstellung beginnt Joyce mit der Zeit Heinrichs VIII.; vordem seien die Briefe des Hofes, von denen man einzig Kenntnis habe, durch »couriers employed for the particular occasion« geschickt worden, sie seien »nuncii« und »cursores« genannt worden (2). Von den »posts« sagt Joyce, sie seien zunächst eingerichtet worden »for the exclusive use of the Sovereign« (1). Nach dem, was Joyce weiter mitteilt (4f), handelt es sich bei den »posts« um Stafetten. Danach nennt Joyce also »Post« im Gegensatz zu den Boten eine ständige Einrichtung, die auf der Stafettentechnik beruht, eine Transportorganisation; die Öffentlichkeit setzt er aber anscheinend im Begriff

[49]) XIII f, 1 ff, 16 u. öfters.

der Post nicht voraus. Zur Post rechnet er auch die Personenpost. Wenn Joyce auch selbst seine Postgeschichte ziemlich spät beginnt, so verweigert er einer Darstellung der älteren Verkehrsverhältnisse, die er »involved in some obscurity« findet, nicht den Namen einer »history of the posts« (1).

Von einer Abhandlung »Zur Geschichte der russischen Post« von Chruschtschow hat Brückner eine ausführliche Inhaltsangabe gegeben. Aus dieser werden die Ergebnisse, die Chruschtschow über die tatsächlichen Verhältnisse gewonnen hat, zwar klar, es wäre aber zwecklos, aus Brückners Auszug unsichere Schlüsse zu ziehen, ob und wie Chruschtschow den Begriff der Post abgegrenzt hat.

Daß auch in der neueren Zeit nicht nur in der deutschen Literatur ungeheuerliche Vorstellungen vom Wesen der Post ans Licht kommen, zeigt das Buch des schwedischen Postdirektors Nils Jacobsen schon durch seinen Titel: »Die Post der Urzeit oder die Nachrichtenvermittlung vor der Sündflut«. Das Buch ist nicht nur geschrieben und gedruckt worden, sondern auch noch in einer deutschen Ausgabe erschienen; der Verfasser scheint also mit seiner Auffassung gar nicht einmal allein zu stehen. Jacobsen beginnt beim Weltall, bei der Entstehung der Erde aus einer Nebulose, und wo sich nun irgendwie Verständigung unter Menschen wahrnehmen läßt, wird diese sogleich als Post abgestempelt. Den »ersten Ansatz der Urzeit zum postalen System« findet Jacobsen im »Ruf und Schrei, nebst später laufenden Boten« (28), »das zweite große Glied in der Kette des postalen Verkehrs« in »Feuer und Rauch« (46). In dieser Art wird weiter aller und jeder schriftliche wie mündliche Nachrichtenverkehr zu einer Post gemacht, so erklärt Jacobsen einmal, es handele sich »um Nachrichtenversendungen, also« (!) »um postalischen Verkehr« (86). Es mußte ja im vorhergehenden schon der Erweiterung des Begriffes der Post zu dem der allgemeinen Verkehrsanstalt, die aber immer noch eine Transportorganisation war, und mancher anderen Erweiterung des Postbegriffes entgegengetreten werden, Jacobsen dürfte aber das krasseste Beispiel sein, zu welchem Unfug das Aufgeben eines klaren, festen Begriffes führen kann.

II. Der Begriff der Post.

Kapitel 7.

Der Zweck der Post.

Rechtsgründe haben zuerst zu einer Begriffsbestimmung der Post geführt, Rechtsstreitigkeiten haben sie zugleich unsachlich beeinflußt. Mit den Rechtsstreitigkeiten erlosch die Arbeit der Rechtswissenschaft an dieser Begriffsbildung. Die Volkswirtschaftler hat von Anfang an mehr als die Frage nach dem Wesen der Post die gekümmert, wie die Post am besten beschaffen sein sollte. Für eine geschichtliche Betrachtung der Post war eine Begriffsbestimmung, d. h. eine möglichst klare Abgrenzung der Post von anderen Verkehrseinrichtungen, eine Voraussetzung oder hätte es doch wenigstens sein sollen. Ein unbestrittenes Ergebnis liegt bisher nicht vor, wohl aber hat Schulte hervorgehoben, daß von allen zur Begriffsbestimmung herangezogenen Umständen zwei in der Entwicklung des Verkehrswesens zur Post offensichtlich den größten Einschnitt bedeuten, zwei Eigenschaften, die auch der heutigen Post noch zukommen, deren Auftreten also den Beginn der Post kennzeichnet.

Alle bisherigen Begriffsbestimmungen gingen von Eigenschaften der Post aus. Mit viel größerer, ja unbedingter Sicherheit wäre das Wesen der Post zu erkennen, wenn es gelingen würde nachzuweisen, daß die Post einen von allen anderen Verkehrseinrichtungen verschiedenen Zweck hat. Gelingt dies,

wie sich zeigen wird, nicht, so ist doch schon viel gewonnen, wenn sich die Post mit anderem als eine Gruppe mit gleichem Zweck aus der Gesamtheit der Verkehrseinrichtungen herausheben läßt. Eine Bestimmung der Post nach ihren Eigenschaften wäre dann nur noch erforderlich zur Abgrenzung gegenüber den anderen Gliedern derselben Gruppe. Gültigkeit wird dieser Begriff beanspruchen dürfen, wenn er diese Abgrenzung vollständig durchführt und wenn ihm dies mit wesentlichen, nicht zeitlich zufälligen Eigenschaften gelingt, d. h. mit solchen, ohne welche die Post nicht denkbar ist.

Bisher hat man die Verkehrseinrichtungen wohl geschieden in Verkehrsmittel und Verkehrsanstalten, aber ein Verkehrsmittel, etwa ein Fuhrwerk, ein Automobil, eine Flugmaschine, kann denselben Zweck haben wie eine Verkehrsanstalt, etwa die Eisenbahn.

Nahe gewesen ist man der Bestimmung der Post nach ihrem Zweck schon mehrfach. Sombart erklärte, die Post erspare den eigenen Boten (369). Noch näher kam Sax dem Gedanken, wenn er betonte, daß an die Stelle der Kaufmannszüge die Handelskorrespondenz getreten sei (342); d. h. verallgemeinert: wenn derjenige, welcher einem anderen eine Nachricht geben will, diese von sich loslösen kann, wenn also die Schreibkunst oder ein Mittel, welches es ermöglicht, den Bereich der menschlichen Stimme über ihren natürlichen Wirkungskreis genügend auszudehnen, vorhanden ist, so kann man, sobald eine Post besteht, auch fern weilenden Personen Nachrichten geben, ohne sich von seinem Platze weiter zu entfernen als bis zur nächsten Postannahmestelle. Der Zweck der Post wäre also in der Ersparung von Eigenbewegung zu suchen.

Es fragt sich, ob dieser Zweck tatsächlich in allen Zweigen des Postverkehrs vorliegt. Ohne weiteres ist er ersichtlich in der Briefpost einschließlich der Beförderung der Briefe, Postkarten, Ansichtskarten, Drucksachenkarten, Drucksachen, Geschäftspapiere und Mischsendungen, des Telegramm- und Telephonverkehrs. Derselbe Zweck ist wohl ohne nähere Erläuterung auch zu erkennen im Zeitungsversand durch die Post, den man mit dem Drucksachenversand gleichstellen kann, ferner im Paketverkehr, den Geld- und Wertsendungen und im Postanweisungsverkehr. Ebenfalls gehören dahin die Nachnahmesendungen; bei ihnen nimmt die Post sozusagen die Rechnung gleich mit und veranlaßt den Empfänger, das Geld durch Postanweisung zu schicken. Die Postaufträge lassen sich zerlegen in eine Zahlungsaufforderung, die als eine dem Empfänger und der Post zugängliche Nachricht aufgefaßt werden kann, und eine gewöhnliche Postanweisung; es liegt nach Fischers Auffassung nur ein »umgekehrtes Postanweisungsverfahren« vor (134). Als eine Art von Postaufträgen fallen damit auch in den Begriff der Post das von ihr besorgte Einholen des Wechselakzeptes und die Einziehung fälliger Wechsel. Daß die Post dem Benutzer hier wieder denselben Dienst leistet, Eigenbewegung oder Entsendung eines eigenen Boten zu ersparen, ist ohne weiteres klar. In den Nachnahmesendungen und Postaufträgen schmiegt sich die Post noch mehr als sonst diesem Bedürfnis an, die Organisation übernimmt hier geradezu Aufträge, die man Boten mündlich mitgeben würde. Besonders weitgehend tut sie das, wenn sie nicht erfüllte Wechsel zur Erhebung des Wechselprotestes weitergibt; es liegt hier mehr vor als in den anderen Zweigen des Postwesens, die Organisation übernimmt neben der Rückantwort hier auch noch eine dritte Nachrichtenübermittlung, die sie aber nur gegebenenfalls zu vollziehen hat, sie muß also je nach dem Erfolg der ersten Nachricht die ihr weiterhin übertragenen besorgen. Gewiß eine sehr verwickelte Tätigkeit für eine Transportorganisation, aber anderseits doch so mechanisiert, daß eine Transportorganisation sie noch ausführen kann, noch keine selbständige Sachwaltertätigkeit. Es liegt also gerade in diesem Fall mehr vor, aber

nichts wesentlich anderes; es bleibt hier wie bei den Nachnahmesendungen und Postaufträgen bei dem Zweck, Eigenbewegung oder Entsendung eines eigenen Boten zur Übermittlung von Nachrichten, Sachgegenständen und Geld zu ersparen. Anders aber, wenn die Post selbst zur Erhebung des Wechselprotestes befugt ist; dann tritt der Umstand der Nachrichtenübermittlung, also der Transportorganisation, dahinter zurück, daß die Post eine notarielle Amtshandlung vornimmt, so daß hier eine Tätigkeit vorliegt, die keine Wesensgemeinschaft mit den übrigen Zweigen der Post aufweist, die daher als nicht zum Wesen der Post gehörig bestimmt werden muß. Wird dagegen der von der Post vorgelegte Wechsel erfüllt, so vollzieht sich ein einfacher Postauftrag. Daß bei Geldsendungen durch die Post heute nur noch die Anweisung, nicht das Geld transportiert wird, sofern man nicht bares Geld als Wertsendung schickt, ist für Empfänger wie Absender gleichgültig; es besagt auch nichts gegen das Wesen der Post als Transportorganisaton, da die Post durch den Transport einer Benachrichtigung den Zweck, Eigenbewegung zu ersparen, erfüllt. Wenn der Geldversand der einzelnen Postanstalten in Deutschland durch ein Abrechnungsverfahren mit Hilfe der Reichsbank ersetzt ist, so folgt die Post da nur einer Entwicklung des Geldverkehrs zur bargeldlosen Zahlung, die nicht das Wesen der Zahlung an sich und noch weniger das der Post verändert. Als postlagernde Postanweisungen lassen sich noch die Identitäts-, die Kreditbücher und die Postscheine (titolo postale di credito, bons de poste, postal orders) ansehen. In allen diesen Fällen nimmt die Post tatsächlich das Geld entgegen und liefert es an den bestimmten Empfänger aus. Demselben Zweck, durch die Post statt selbst oder durch einen besonderen Boten eine Zahlung zu leisten, dienen auch der Postscheck- und Postgiroverkehr. Hier berührt sich die Post allerdings mit Bankeinrichtungen; nicht deshalb etwa, weil die Entwicklung zum bargeldlosen Verkehr hier noch weiter fortgeschritten ist, sondern weil die Post infolge dieser Entwicklung dazu übergehen mußte, Guthaben bei sich anlegen zu lassen, die den bankartigen Eindruck erwecken. Trotzdem liegt hier eine Posteinrichtung, keine Bank vor; denn der Zweck ist, wie im Anschluß an Aschenborn schon ausgeführt wurde, nicht eine bankmäßige Ansammlung und Verwertung von Geld, sondern nur bargeldlos gewordene Geldübersendung durch die Post, also Ersparung von Eigenbewegung. Daß der bargeldlose Zahlungsverkehr durch Banken, dessen Zweck an sich ein anderer ist, dem Publikum zum gleichen Zwecke dient, kann unberücksichtigt bleiben, solange man nicht für die Post und jeden ihrer Zweige das Monopol als wesentliche Eigenschaft auffaßt; für die Verwaltung der Post als Monopol werden aber nur noch ökonomische Gründe geltend gemacht. Jedenfalls würde ja das Wesen des Postscheck- und Postgiroverkehrs als einer echten Posteinrichtung nicht durch die Frage berührt, ob der Scheck- und Giroverkehr aus volkswirtschaftlichen Gründen zu einem Monopol zu erheben sei. Allerdings ist nicht aus seiner möglichen[50]) Zweckgleichheit heraus der Scheckverkehr von der Post aufgenommen worden, er hat sich vielmehr, wie z. B. Fischer (179) angibt, in Österreich erst 1883 als Erweiterung der Postsparkassen ergeben. Diese werden mit Recht allgemein nicht als Posteinrichtung anerkannt[51]), aber für die Wesensbestimmung des Postscheck- und Postüberweisungsverkehrs kann nicht die geschichtliche Entstehung vor dem Zweck, dem er dient, maßgebend sein.

Es ließe sich einwenden, daß Transportleistungen schließlich wohl an allen Zweigen des Verkehrs im weitesten Sinne haften. Diese können aber nur zum

[50]) Diese Möglichkeit ist stets gegeben, wenn keine fiskalistische Ausbeutung vorliegt.
[51]) Auch Fischer sieht in den Postsparkassen keine Posteinrichtung, weil ihr Zweck ein anderer als der der Post sei (173).

Transportwesen, hier zur Post als einem Teil desselben, gerechnet werden, wenn die Transportleistung als selbständiges Mittel zur Erreichung des Zweckes erscheint, hier also zur Ersparung der Eigenbewegung oder Entsendung eines eigenen Boten. Daher ist ferner keine Post vorhanden, wenn der Post eine Tätigkeit aufgebürdet wird, bei der eine Transportleistung nur ein untergeordnetes Hilfsmittel ist. Derartige Handlungen können ohne weiteres, obgleich sie von Postbeamten dienstlich vorgenommen werden, von der Post ausgeschieden werden, z. B. der Verkauf von Invalidenmarken, staatlichen Anleihen usw. Der Herr der Post bedient sich da nur der ihm zur Verfügung stehenden Organisation zu einem ihm oder der Öffentlichkeit förderlichen Zweck, der an sich mit dem der Post nichts zu tun hat, zu dem die Post nur nutzbar gemacht wird als weitverbreitete Organisation. Es wäre eine Umkehrung der Entwicklung, wollte man, während das Transportwesen, wie Bücher (139) betont, aus einer Verselbständigung eines bis dahin integrierenden Teiles des Handelsbetriebes entstanden ist, nun einer verselbständigten Transportanstalt, hier der Post, andere Teile des Verkehrs einordnen.

Es hat sich also gezeigt, daß bei allen Zweigen der Post außer bei den Postsparkassen, dem selbständigen Erheben des Wechselprotestes und bei der bisher nicht berücksichtigten Personenpost der Zweck, Eigenbewegung zu ersparen, vorliegt. Die Personenpost erspart nicht Eigenbewegung, sondern dient ihr; sie hat also einen den übrigen Postzweigen entgegengesetzten Zweck und kann daher nicht als wesensgleich mit diesen gelten, sie ist keine Post[52]). Sax hat der gesamten Fahrpost den Charakter der Post abgesprochen, sie dann der Post »zweckmäßigerweise« aber wieder zugewiesen, soweit es sich um Kleinverkehr handelt (351). Das Ausmaß, in dem sich die Post mit dem Güterverkehr befaßt, ist damit, von außen betrachtet, wohl bestimmt und von Sax auch wirtschaftlich begründet worden. Sax hat aber einen Zusammenhang zwischen Post und Gütertransport nur als »zweckmäßigerweise« gegeben festgestellt, während allen Zweigen der Fahrpost bis auf die Personenpost der gemeinsame Grundzug nachgewiesen werden kann, daß sie eine Eigenbewegung mit den Gütern an den ge-

[52]) Grunzel sagt dazu: »Die Fahrpost, bei welcher die Post die Beförderung von Personen und Sendungen durch eigene Fahrzeuge auf eigene Kosten betreibt, ist noch ein Überrest aus jener Zeit, in welcher die Post noch ein Verkehrsmittel war, denn heute ist sie eine Verkehrsanstalt, welche die Transporte vermittelt und sich dabei fremder Verkehrsmittel bedient« (297). Diese Ablehnung zeigt den Fehler, daß der Verfasser die zeitweiligen statt der wesentlichen Verhältnisse berücksichtigt. Die Post besitzt nicht aus alter Zeit noch Verkehrsmittel als Überreste, sie wird vielmehr bei Bedarf sich eigener Verkehrsmittel bedienen, wo die sonst vorhandenen nicht ausreichen, so heute der Flugzeuge, ferner der neuerdings errichteten Kraftwagenlinien für Bezirke, die durch die Eisenbahn nicht genügend erschlossen sind, in denen aber die Post ihre Aufgaben durch Landpostboten nicht mehr bewältigen kann. Um solche eigenen Verkehrsmittel finanziell möglichst auszunutzen, läßt die Post mit ihnen dann wohl auch Personenbeförderung vornehmen. Oder aber die Post sichert sich die nötigen Verkehrsmittel dadurch, daß sie durch Subvention — etwa bei den Postdampferlinien — zu ihrer Einrichtung anregt. Da der erstere Zustand vor der Einführung der Eisenbahnen die Regel war, konnte so leicht in der sogenannten Personenpost unberechtigterweise eine Posteinrichtung erblickt werden. Auch wäre der Ansicht Grunzels noch entgegenzuhalten, daß die Post, während die erwähnten Zustände des Besitzes eigener Verkehrsmittel vorübergehend sein mögen, eigene Verkehrsmittel außerdem besitzt und wohl auch behalten wird in den Telegraphen-, Telephon- und Funkverkehranlagen.

Anmerkung der Schriftleitung hierzu:

Nach der geschichtlichen Entwicklung und der geltenden Auffassung des deutschen Postrechts ist auch die Personenbeförderung Aufgabe der Post. Diese hat gerade in den letzten Jahren durch den Kraftwagenverkehr besondere Bedeutung erlangt. Die allgemeinen Rechte der Postverwaltung beziehen sich auch auf die Personenbeförderung (vgl. z. B. § 6 der Verordnung, betreffend Kraftfahrzeuglinien, vom 24. Januar 1919, Reichsgesetzbl. S. 97).

wünschten Ort oder die Bestellung durch einen Boten ersparen. Die Post, die also eine eigene Reise oder einen Boten ersetzt, nimmt auch zunächst in dem Maße Güter mit, wie man sie selbst oder wie sie ein Bote transportieren könnte. Der Massengüterverkehr lag schon vor der Entstehung der Post anderen Verkehrseinrichtungen (Schiffen, Rollwagen) ob. Der Begriff Kleinverkehr kann also sehr wohl die Grenzen angeben — im einzelnen wird das Ausmaß stets von den technischen Möglichkeiten abhängen —, in denen der Güterverkehr der Post zufällt; aber er fällt der Post nicht zu, weil hier ein unbefriedigtes Bedürfnis vorliegt, sondern er gehört dem Wesen nach zur Post, weil hier Eigenbewegung erspart wird, während Massengüterverkehr deshalb nicht zur Post gehört, weil er nie durch Eigenbewegung bewältigt werden kann, weil hier stets eine Anzahl von Menschen und Kräften benötigt ist, weil hier also keine Ersparung von Eigenbewegung in Frage kommt.

In allen Zweigen des Postverkehrs[53]) läßt sich also derselbe Zweck, Eigenbewegung zu ersparen, nachweisen. Damit ist aber der Begriff der Post noch nicht eindeutig bestimmt; denn es trat schon mehrmals hervor, daß ein Bote, ein eigener wie ein selbständiger, denselben Zweck erfüllt. Vom Botenwesen muß die Post also noch nach ihren Eigenschaften abgegrenzt werden.

Kapitel 8.

Versuch einer Begriffsbestimmung der Post.

Von eigenen Boten unterscheidet sich die Post durch ihre öffentliche Zugänglichkeit, von selbständigen dadurch, daß sie eine überindividuelle Transportorganisation darstellt. Eine gewisse Organisation des Transportes übt ja auch ein selbständiger Bote aus, indem bei ihm die von Sombart in den Vordergrund gerückte Sammeltätigkeit der Transportgegenstände vorhanden ist, aber damit wird die überindividuelle Transportorganisation noch nicht erreicht, d. h. es geschieht noch alles durch eine Person, während die Post das Sammeln, den Transport und die Verteilung auf soviel Glieder — nicht nur Menschen, auch Maschinen und ganze Organisationen wieder — verteilt, wie es mit Rücksicht auf die Wirtschaftlichkeit des Betriebes und die Schnelligkeit der Beförderung wünschenswert ist. Wenn also die Feststellung des Zweckes der Post zwar eine Grundlage zur Entscheidung der Frage gibt, ob ein Verkehrszweig zur Post gehört oder nicht, aber noch keine eindeutige Begriffsbestimmung liefert, so kann der Begriff weiter abgegrenzt werden durch die Hinzunahme der von Schulte betonten Eigenschaften. Zu diesen Eigenschaften, welche die Post vom Botenwesen unterscheiden und somit ausschlaggebend für die Frage nach der Entstehungszeit der Post sind, müssen aber für eine vollständige Begriffsbestimmung weitere hinzutreten.

Da die besprochenen Begriffsbestimmungen zu einer ausführlichen Erörterung der Eigenschaften der Post auf ihre Wesentlichkeit hin schon geführt haben, genügt hier eine kurze Wiederholung der Ergebnisse.

Die Hochwertigkeit der »Post« genannten Transportorganisation, die »Hurtigkeit«, ist gewissermaßen schon durch das Wesen der Organisation bedingt, anderseits durch die Erfahrung, daß die Post stets die entwickeltesten Verkehrsmittel in ihren Dienst gestellt hat, in ihrem Begriff gegeben. Zuerst ist

[53]) Von den eingeschriebenen Sendungen war bisher nicht die Rede, sie brauchen bei einer Untersuchung des Zweckes der Post auch nicht erörtert zu werden, da sie keinen selbständigen Verkehrszweig der Post, sondern wie die Eilbestellungen, dringenden Sendungen usw. nur eine besondere Form gewisser Postzweige sind, deren Zwecke sie nicht verändern.

das geschehen mit dem Stafettenwesen, dann mit der Dampfkraft, der Elektrizität, mit Automobilen und zuletzt mit der Luftschiffahrt. Daß Periodizität im Betriebe, also ein fester Fahrplan, nicht zum Wesen der Post gehört, vielmehr mit manchen Zweigen unvereinbar ist, wurde Ockel gegenüber, daß feste Tarife nicht zum Wesen der Post gehören, im Anschluß an Sax gezeigt. Die Auffassung, die Post sei erst eine allgemein zugängliche Einrichtung geworden, als dieser Zustand rechtlich festgelegt wurde, konnte mit den Darlegungen von Schulte als unhaltbar zurückgewiesen werden. Was endlich die Frage betrifft, ob Monopol und Staatsregie zum Wesen der Post gehöre, so sprechen gegen beides geschichtliche Tatsachen. Es hat Privatpostanstalten gegeben und Konkurrenzbetriebe. Innerhalb der einzelnen deutschen Territorien hat ja meist ein Monopol bestanden, aber das war stets eine Machtfrage. Undenkbar ist die Post ohne Monopol nicht; wie sehr volkswirtschaftliche Erwägungen das Staatsmonopol für die Post auch fordern, zum Wesen der Post gehört es nicht. Hervorzuheben, daß die Post eine ständige Einrichtung sei, scheint in Anbetracht der heutigen Post überflüssig zu sein; denn eine derartig umfangreiche und kostspielige Organisation wird kaum gelegentlich entstehen. Wo aber die Post sich verhältnismäßig einfacher und billiger Verkehrsmittel bedient, kann die Ständigkeit als Merkmal der Post wohl in Frage kommen. Das Wesen der Organisation beschränkt, wie Schulte betonte (501), den Einfluß des Benutzers der Post auf die Ausführung seines Auftrages. Dieser Nachteil muß, da er der Post als Organisation immer anhängt, als ein Teil ihres Wesens angesehen werden.

Der Umfang der postalischen Tätigkeit ist durch den Zweck der Post bestimmt. Im Gegensatz zu allen bisherigen Ansichten werden damit mehrere Dienstzweige der heutigen Post, denen man, wenn man auch die Zweckmäßigkeit der Vereinigung anerkannte, immer eine Sonderstellung einräumte, als Post schlechthin bestimmt. Sax findet Unterschiede zwischen der Post und dem elektrischen Nachrichtenverkehr nur in dem Bedürfnis, dem sie dienen, und der Art ihrer Benutzung (346ff). Derartige Unterschiede, Benutzung durch bestimmte Volkskreise und besondere Anlässe dazu, die sich zudem auch bei der Geldpost nachweisen lassen, erscheinen aber gegenüber dem gemeinsamen Zweck aller Postzweige als unwesentlich. Den Einwand, die Post gestatte die Übersendung verschlossener Nachrichten, der elektrische Nachrichtenverkehr nicht, hat Sax bereits mit dem Hinweis auf chiffrierte Telegramme und offene Briefsendungen widerlegt (346). Man könnte schließlich den Telephonverkehr als Post zurückweisen wollen, weil die mit ihm übermittelten Nachrichten nicht schriftlich festliegen und daher auch nachträglich nicht nachgeprüft werden können. Es gibt aber bereits Apparate, welche, mit dem Telephon verbunden, die Gespräche aufzeichnen. Mit ihrer Verbesserung fällt also auch dies Bedenken. Auch ohne diese neue Erfindung würde man den Telephonverkehr unbedenklich zur Post rechnen dürfen; denn er dient nicht nur demselben Zweck wie alle anderen Postzweige, er teilt auch die wesentlichen Eigenschaften der Post.

Daß auch die sogenannte Postbank, abgesehen von den Postsparkassen, durchaus eine echte Posteinrichtung vorstellt, ist eingehend erörtert worden.

Als Begriffsbestimmung zusammengefaßt ergeben diese Ausführungen:

Post ist eine die Eigenbewegung ersparende, ständige, allgemein zugängliche, überindividuelle Transportorganisation, die einerseits durch dieses Wesen es ihren Benutzern gestattet, mindestens Nachrichten, meist auch Geldbeträge und, soweit es sich um Kleinverkehr handelt, Sachgegenstände mit aller der betreffenden Zeit möglichen Schnelligkeit an alle Orte, die mit ihren Einrichtungen

erreichbar sind, gelangen zu lassen, ohne daß der Benutzer selbst eine größere Ortsveränderung als bis zur nächsten Annahmestelle vornehmen und ohne daß er einen eigenen Boten bestellen oder mit einem selbständigen einen Vertrag abschließen müßte, die aber anderseits dem Benutzer auf den Vollzug der Beförderung keine weiteren Einwirkungsmöglichkeiten bietet als unter Umständen die Wahl der Beförderungsschnelligkeit, des Grades der Übermittelungssicherheit und der Tageszeit für die Ablieferung an den Empfänger.

III. Die Entstehungszeit der Post.

1. Deutschland, Tirol und Belgien.

In der Frage nach dem Ursprung der Post gehen die Ansichten ebenso weit auseinander wie in der nach ihrem Wesen. Übereinstimmung besteht nur in der selbstverständlichen Feststellung, daß die Post auch das Ergebnis einer langen, geschichtlichen Entwicklung ist. Eine Analyse dieses Entwicklungsganges zu geben, hat sich vor allem Huber bemüht. Im vorhergehenden ist für die Frage nach dem Wesen der Post nur eine Auslese aus den literarisch vertretenen Ansichten gegeben worden, vollends für die Frage nach der Entstehungszeit und dem Ursprung der Post würde eine vollständige Zusammenstellung aller Auffassungen nur einen ermüdenden und nichtssagenden Katalog bedeuten; denn diese Frage ist entschieden, sobald die nach dem Wesen der Post beantwortet und das Tatsachenmaterial so weit durchforscht ist, daß erkannt werden kann, wo die Bedingungen der gefundenen Begriffsbestimmung zuerst erfüllt sind. Voraussetzung für die Feststellung der Entstehungszeit der Post ist also neben einer genauen Bestimmung dessen, was unter Post zu verstehen sei, eine gründliche Aufhellung des wirklichen Tatbestandes. Für das Gebiet des habsburgischen Machtbereiches ist dies letztere wohl so weit geschehen, daß die Frage spruchreif erscheint.

Schulte hat auf die Stelle einer Memminger Chronik zu 1490 hingewiesen, die für dieses Jahr die Einrichtung eines Stafettendienstes auf Befehl Maximilians I. von Rom bis in die Niederlande erzählt (503). Eine Bestätigung dieser Nachricht bieten die von Redlich 1891 veröffentlichten Poststundenpässe (501ff), von denen der älteste vom 12. Juli 1496 datiert ist. Aus ihnen geht das Vorhandensein einer voll ausgebildeten Stafette, d. h. eines Pferde- und Botenrelais, klar hervor. Weitere Poststundenpässe sind bei Ohmann abgedruckt (319ff), darunter stammen drei aus dem Oktober und November 1495. Ein weiterer, sicherer Beweis für das Vorhandensein von Stafettenketten um die Wende des 15. und 16. Jahrhunderts sind die von Rübsam (I, 6ff, 188ff, 215ff) und Ohmann (167ff, 251ff) mitgeteilten Verträge mit den Tassis von 1501, 1505 und 1516. Nach den Raitbüchern der Tiroler Kammer hat Ohmann die Entstehung dieser Stafettenketten bis auf 1489 hinaufdatieren können (85ff). Damit ist auch die Zeitangabe der Memminger Nachricht urkundlich beglaubigt. Die Ausdehnung dieser Stafettenlinien hat Ohmann eingehend dargestellt (118ff, 181ff). Wenn die Post auch an sich mit dem Stafettenwesen nichts zu tun hat, so ist doch für die Frage nach ihrem Ursprung dies im Auftrage der Habsburger von den Tassis eingerichtete Stafettenwesen wichtig, weil hier zum ersten Male in Deutschland statt eines die Eigenbewegung ersparenden Boten eine solches erzielende ständige, überindividuelle Transportorganisation in Erscheinung tritt.

Diese Organisation kann aber erst als Post im Sinne der oben aufgestellten Begriffsbestimmung angesprochen werden, wenn sie allgemein zugänglich ist. Da die Verträge von 1505 und 1516 kein Verbot privater Benutzung enthalten, so

darf man daraus wohl schon auf die Möglichkeit einer solchen von 1505 an schließen; denn daß die Verwalter der Linien sie unterbunden und sich damit einer Einnahmequelle beraubt hätten, ist nicht gerade sehr wahrscheinlich. Das älteste bisher bekannte Beispiel einer Benutzung nicht von den Habsburgern oder ihren Behörden ist die von Kuske vermerkte durch den Kölner Rat im Jahre 1503 (418), ein weiteres die Notiz des Postboten von Rheinhausen im Poststundenpaß vom 31. März bis 3. April 1506, daß sich in dem Felleisen ein »peckle« für Anton Welser in Augsburg befinde (Ohmann 328). Dazu sagt Ohmann: »daß es sich bei dieser privaten Mitbenutzung der Post weder um etwas Außergewöhnliches noch um einen ordnungswidrigen Schmuggel handelt, geht deutlich daraus hervor, daß der Bote den Vermerk ohne irgendwelche Umstände auf den Paß schreibt« (175). Danach sollte man doch nun für 1506 die allgemeine Zugänglichkeit als erwiesen ansehen; Ohmann selbst schreibt aber unmittelbar vorher: »Diese Art der Beförderung stand nicht jedem zu, sondern nur dem mächtigen Handelshaus, das Beziehungen zu den Tassis hatte und sich die Geschwindigkeit etwas kosten lassen konnte, daß es sich bei dieser usw.« Einen Grund für diese übervorsichtige Auffassung gibt Ohmann nicht an. Da für die Tassis die Mitbeförderung von privaten Briefen die Hauptgewinnmöglichkeit bedeutete, so ist nicht einzusehen, weshalb sie nicht jedem, nicht nur jedem Kaufmann diesen Dienst erwiesen haben sollten, sobald sie es konnten; seit 1506 wurden aber, wie Ohmann nachgewiesen hat (168), die Felleisen auf der deutsch-niederländischen Strecke von Tassis, nicht mehr von irgendeiner staatlichen Behörde, verschlossen und geöffnet. Zwar hat die Tiroler Landesregierung nach den Untersuchungen Ohmanns den Tassis die freie Verfügung über die von ihr bezahlten Posten seit 1513 zu entziehen gesucht, spätestens 1521 aber ist dieser Versuch endgültig fehlgeschlagen (213ff), während die von den Niederlanden aus bezahlten Posten überhaupt nicht strittig waren, und auch zwischen 1513 und 1517, wo der Einfluß der Tassis auf den Tiroler Linien am geringsten war, ihnen die Beförderung von privaten Sendungen nicht unterbunden werden konnte, weil die Tiroler Behörden auf die in der Verwaltung der Tassis stehenden größeren Anschlußlinien angewiesen waren (220f, 228f). Aus einem bei Erörterung dieses Streites von Ohmann mitgeteilten Schreiben des Innsbrucker Sekretärs Kanntz an Serntein vom 20. Juli 1514 geht ferner geradezu hervor, daß die private Benutzung der Post damals durchaus nicht auf Ausnahmefälle beschränkt war (223f), es heißt dort: »dann man sagt die postpoten werden vbl betzalt, mueſſen vil brief fueren und gelt verdienen in sachen, so die kei. Mt. nich angeet etc.«. Ebenfalls häufige private Benutzung zeigt ein Schreiben des Regiments und der Raitkammer vom 8. Mai 1516 (Ohmann 231f); der erste Widerstand der Tiroler Regierung gegen die Verwaltung der Tassis fällt aber schon ins Jahr 1513 (Ohmann 221 u. 332f). Mag in diesen Schriftstücken, die ja die Ausnutzung der Stafettenlinien für das Privatunternehmen der Tassis möglichst kraß darstellen wollen, das Maß des privaten Verkehrs auch übertrieben werden, sicher ist aus ihnen zu entnehmen, daß die Tassis seit 1513 oder richtiger wohl schon seit einiger Zeit vorher private Sendungen auf den von ihnen eingerichteten Stafettenketten nicht nur in Ausnahmefällen befördern ließen. Da aber seit 1506 dadurch, daß die Felleisen von einem Tassis an einen Tassis geschickt wurden, eine Verhinderung dieses privaten Verkehrs mindestens auf der deutsch-niederländischen Linie nicht mehr möglich war, so ist es gegen Ohmanns Äußerung (175) doch höchst wahrscheinlich, daß die private Benutzung der Stafetten schon seit 1506 nicht nur einzelnen Bevorzugten, sondern der Öffentlichkeit möglich war.

Diese Annahme findet eine gewisse Bestätigung in einem in den Papieren der großen Ravensburger Handelsgesellschaft enthaltenen Brief aus Antwerpen

vom Januar 1507[54]). Da heißt es: »Schrieben iuch unseren jungsten d di 18 dito mit der stat p o st botten von hynen«. Schulte bemerkt dazu: »Der Ausdruck p o st, der eben erst bekannt wurde, verbietet, an einen gewöhnlichen Boten zu denken, aber die Taxissche Post lag damals erst von Mecheln an zum Kaiser[55]). Würde unsere Stelle ergeben, daß die Stadt damals eine Anschlußpostlinie eingerichtet hatte, so würde damit die postgeschichtlich sehr bedeutsame Tatsache folgen, daß schon damals die dynastische Post auch anderen Benutzern zugänglich war und damit auch den Zweckbegriff einer Post als einer allgemein zugänglichen Brieftransportanstalt angenommen hatte.« Da die von Schulte bedingt gezogene Folgerung nach anderen, eben besprochenen Quellen doch recht sicher erscheint, so gewinnt umgekehrt dadurch vielleicht seine Voraussetzung einer Anschlußpostlinie Antwerpen–Mecheln an Wahrscheinlichkeit; denn Schultes Erläuterung des Wortes »post« wird sich schwerlich etwas entgegenhalten lassen. Für die Annahme, daß seit 1506 das Taxische Unternehmen eine Post darstellt, beweist die von Schulte besprochene Briefstelle allein zwar noch nichts, zu den anderen Belegstellen hinzukommend, bietet sie dieser Annahme aber, wie gesagt, eine gewisse Bestätigung.

Mit Rücksicht auf die Benutzung durch den Kölner Rat die allgemeine Benutzung weiter als 1506 zurückzudatieren, dürfte allerdings gewagt sein, eben weil erst seit 1506 die Kontrolle der Felleisen nachweislich in die Hand der Tassis selbst übergegangen ist; sonst könnte man vielleicht noch weiter zurückgehen. In dem Brief eines Ungenannten — nach Ohmann ist es »wahrscheinlich Postmeister Wendl Kay« — an Zyprian von Serntein vom 19. April 1497 findet sich die Stelle: » . . . und daſ Zedlen mit der post vnd brieff geen, Nit daſſ ein yeder seine brieff vnd henndl auf der posst hin vnd wider vergebenſſ schikhe« (Ohmann 317). Vermutlich handelt es sich hier um eine Vorbeugungsmaßregel gegen private Benutzung, vielleicht ist daraus deren Vorkommen dann schon für die Zeit vor 1497 zu erschließen. Wie dem aber sein mag, vor 1506 ist zwar private Benutzung schon wahrzunehmen, gewährleistet wird die Möglichkeit dieser öffentlichen Benutzung erst 1506; erst seitdem hatten die Tassis die Stafettenketten so in der Hand, daß sie diese für ein ständiges, öffentliches Unternehmen nutzbar machen konnten.

Wenn man diese Einrichtung der Tassis von 1506 nun als Post im Sinne der oben gegebenen Begriffsbestimmung ansprechen will, so bleibt noch die Frage, ob die vermutlich sehr hohen Preise dieses Unternehmens die allgemeine Zugänglichkeit nicht illusorisch gemacht haben. Demgegenüber ist aber zu bedenken, daß diese Einschränkung der allgemeinen Zugänglichkeit auch bei der heutigen Post, wo die öffentliche Benutzbarkeit doch rechtlich festgelegt ist, noch in ganzen Zweigen besteht, daß z. B. die Benutzung des Telegraphen für längere Nachrichten, des Telephons auf weite Entfernungen in der Regel nur den wohlhabenden Volkskreisen oder nur für große Zeitungen und große Firmen möglich ist, ohne daß diesen Zweigen des Postdienstes die allgemeine Zugänglichkeit als wesentliche Eigenschaft abgesprochen werden kann.

Nun sind zwar 1506 nicht die habsburgischen Stafettenketten zu Posten geworden, aber seit 1506 ist die Kompagnie der Tassis dadurch, daß sie von da ab über einen Teil dieser Linien, seit 1521 über alle verfügen konnte, und dadurch, daß sie diese die Eigenbewegung ersparende, ständige, überindividuelle Trans-

[54]) Der gütigen Anteilnahme von Herrn Geh. Rat Schulte an meiner vorliegenden Arbeit verdanke ich diese Mitteilung aus seinem noch nicht erschienenen Werk: »Geschichte der großen Ravensburger Handelsgesellschaft«. Der Brief wird sich dort 3, 438, die Erläuterung im ersten Bande finden.

[55]) Eine Anmerkung verweist auf Ohmann, S. 183 ff.

portorganisation von einer für die Zeit höchst möglichen Schnelligkeit zu einer allgemein zugänglichen machte, die erste Postanstalt in Deutschland.

Ist damit die Einführung der Post in Deutschland auf ein festes Jahr und auf bestimmte Persönlichkeiten zurückgeführt, so bedeutet das noch kein Zurückgehen auf die frühere Ansicht, die in der Post eine »Erfindung« der Tassis oder anderer sah, wie noch 1832 bei Matthias zu lesen war, daß die Post im Jahre 1276 »von den Marianern- oder deutschen Ordensrittern zu Marienburg in Westpreußen erfunden und eingeführt« worden sei (78). Die Post in ihrer Entwicklung als Ergebnis des Gesellschaftslebens zu schildern, hat sich erst Huber zur grundsätzlichen Aufgabe gemacht. Diese soziologische Betrachtungsweise braucht aber nicht dahin zu führen, daß die entscheidenden Einschnitte in der Entwicklung der Verkehrseinrichtungen verwischt werden. Daß die Post sehr allmählich aus mancherlei Wurzeln entstanden ist, wird heute allerdings nicht mehr bezweifelt werden; das hindert aber nicht die Feststellung, daß im Jahre 1506 in der Entwicklung ein gewisser Abschluß erreicht war, und zwar durch eine bestimmte Unternehmerfamilie, die Tassis, so daß man vorher im damaligen Deutschland, d. h. hier in Deutschland, Tirol und Belgien, nur vom Boten- und Stafettenwesen sprechen kann, während seit 1506 die Post vorhanden ist, wenn auch die älteren Verkehrseinrichtungen daneben noch lange weiterbestehen.

2. Spanien und Italien.

Durch die Unternehmer ist mit der Einführung der Post in Deutschland eng verbunden die in Spanien. Die Correos sind nach Ohmann, der sich hauptsächlich auf die Bestimmungen der Zunft von Barcelona von 1338, 1417 und 1445 stützt, im wesentlichen nichts anderes als die städtischen Boten in Deutschland, wenn dies spanische Botenwesen in seiner Organisation auch schon weiter fortgeschritten zu sein scheint (25 ff). Man hat dort schon eine Zweiteilung der Aufgaben erreicht; der Correo mayor und die Hostes an den einzelnen Orten sind die Stellen, welche die Briefe sammeln, die einzelnen Correos haben den Transport auszuführen. Die Correos sind vermutlich beritten; die ganze Einrichtung ist öffentlich, untersteht obrigkeitlicher Kontrolle in ihrem Verhältnis zum Publikum. Ohmann weist darauf hin, nach der Verordnung von 1445 sei vorauszusetzen, daß die Hostes einen Correo stets zur Verfügung haben sollten, um wichtige Nachrichten sofort zum nächsten Hoste weiterschicken zu können, daß aber ohne einheitliche Leitung die Stafette nur selten möglich gewesen sei, weil dem Hoste der vorgesehene Correo eben meist gefehlt habe (37). Es ist demnach im Sinne der oben gegebenen Begriffsbestimmung keine Transportorganisation, erst recht keine ständige, was hier vorliegt. Aus dem Vorkommen des Wortes Post in »einem wohl 1497 entstandenen Buch« von Gonzalo Fernandez de Oviedo »über die königliche Kammer« schließt Ohmann, daß damals das Postieren in Spanien schon möglich gewesen sei (37 f). Die Zusammenfassung all dieser Ansätze, die Einführung der hochwertigen Transportorganisation in das spanische Botenwesen, d. h. die Umwandlung zur Post, war nach Ohmann »die große Leistung der Taxis in Spanien« (36). Der Vertrag vom 18. Januar 1505 zwischen Philipp I. und Franz de Tassis (Rübsam I, 188 ff) ist das erste Zeugnis für die Einführung von Stafettenketten durch die Tassis in Spanien. Daß die Tassis auch damals bereits oder doch bald darauf ein Familienmitglied als Vertreter ihrer Kompagnie in Spanien hatten, zeigt eine Urkunde von 1507, in ihr wird Simon de Tassis als königlicher Hoste de Correos erwähnt (Rübsam I, 198). Wenn nun die Stafettenkette zwischen den Niederlanden und Spanien mit dem Tode Philipps einging (Ohmann 253), mußte das nicht notwendigerweise ein Verschwinden der Tassis und ihrer Einrichtung aus Spanien nach sich ziehen —

allerdings ist Simon noch 1507 auch in Innsbruck als Verweser seines Bruders Baptista bezeugt (Ohmann 241) —, jedenfalls würden die Taxis durch den Vertrag vom 12. November 1516 zwischen Karl I. und Franz und Baptista wieder in Spanien eingeführt worden sein. Eine Bestätigung fand dieser Vertrag durch das Abkommen vom 20. Dezember 1517 zwischen Karl I. und Baptista und Maffeo (Rübsam I, 228). Wenn die Taxis damit nach Ohmann auch erst eine internationale Linie beherrschten, die nach Spanien hineinführte (36, 241), und erst viel später das gesamte Verkehrswesen in Spanien in ihre Hand brachten (Rübsam II, 143 f), so darf doch als ziemlich sicher angenommen werden, daß es seit 1518 etwa in Spanien eine Post gab, eben auf der von den Taxis verwalteten Stafettenlinie. Bauer weist zwar darauf hin, daß diese Linien der Taxis noch dem Hofe folgten (441), aber auf eine ständige Verbindung mit seinem militärischen Kernland wird Karl V. wohl nie verzichtet haben. Wenn Bauer ferner aus dem Satz des Vertrages vom 20. Dezember 1517, »Yten que los dichas comysarios no haran correr las dichas postas sino por cartas e negocios del Rey«, den Schluß zieht, die Benutzung der Einrichtung sei damit für die Zwecke des Königs beschränkt gewesen (441), so zeigt ein Vergleich mit Absatz IX des Vertrages von 1516, daß es sich hier nur um eine wörtliche Übernahme handelt; es heißt nämlich da: »Item que le dicts commis ne feront courir les dicts postes, si non pour les lettres et affaires du roi« (Rübsam I, 219). Das bedeutet aber nur, wie Ohmann ausführt, daß die Post nicht in Bewegung gesetzt werden dürfe außer für den König; ein Verbot, dann private Sendungen mitzunehmen, sei darin aber nicht enthalten (176). Einer derartigen Auslegung widersprächen ja auch die in Deutschland gefundenen Tatsachen; zweitens wäre ein solches Verbot sehr unwahrscheinlich, da nach der bei Ohmann (35) wiedergegebenen Stelle des Buches von Gonzalo Fernandez de Oviedo schon damals, also vor 1497, die Correo mayores des Königs private Briefe besorgten. Es wird also wohl, wenn sich keine durchschlagenderen Gegengründe finden, daran festzuhalten sein, daß die erste Post in Spanien seit etwa 1518 als Taxissche Unternehmung bestand.

In Italien hat sich das Verkehrsmittel entwickelt, auf dem die ältesten Posten technisch beruhen. Nach Ohmann ist das Stafettenwesen unter den Sforzas in Mailand zwischen 1427 und 1495 entstanden (51ff). Eine genaue Bestimmung des Zeitpunktes zwischen diesen Grenzen ist bisher nicht möglich gewesen. Im venetianischen Botenwesen war bis zu Beginn des 16. Jahrhunderts die Stafettentechnik noch nicht vorhanden (Ohmann 61ff). Eine zweite Wurzel des Postwesens findet sich im 15. Jahrhundert bei den römischen Tassis, den Sandris, als päpstlichen Maestri di Corrieri, indem sie das Pferderelais, auf dem sie und ihre Boten postierten, anderen zugänglich machten (Ohmann 77ff). Daß diese Pferdeverleihanstalt der Sandri nicht die einzige in Italien war, zeigt eine von Schulte gefundene, päpstliche Ungültigkeitserklärung eines Kartelles zweier solcher Anstalten von 1500 (bei Ohmann 314). Es handelt sich aber dabei nur um eine Einrichtung zum Postieren für Reisende wie Kuriere. Eine Post scheint aus diesen früh entwickelten Grundlagen erst entstanden zu sein, als die Taxis in habsburgischen Diensten ihre Stafettenkurse nach Italien ausdehnten. Daß die 1494 bis 1496 nach Mailand liegende Stafettenkette (Ohmann 123ff) noch keine Post war, ist ziemlich sicher, einmal wegen des rein dynastischen Charakters der Stafetten der Sforzas (Ohmann 59 f), weil nicht ein Tassis, sondern die herzogliche Kammer bzw. der herzogliche Kuriermeister in Mailand die Felleisen schloß, weil ferner, wie im vorhergehenden dargelegt wurde, auch auf den anderen Linien der Tassis, die ständig betrieben wurden, die Post erst seit 1506 mit Sicherheit nachzuweisen ist. Seit 1507 geht wieder eine habsburgische Stafettenlinie bis Verona, vorübergehend sogar

bis Ravenna (Ohmann 198ff). Daß diese Linie als Anschluß an die von Innsbruck nach Norden führende von den Tassis der Post nicht dienstbar gemacht worden sei, ist anzunehmen nicht wahrscheinlich, zumal Ohmann für 1513 einen Taxis am Endpunkt in Verona nachweisen kann (242). Aus demselben Schreiben vom 12. August 1513 (abgedruckt Ohmann 331), das David als Postmeister in Verona zeigt, hat Ohmann nachweisen können, daß 1513 eine Übernahme von Nachrichten zwischen den Kurieren der Sandris und der Post der Taxis üblich war (245f). Es bestand also da ein Anschluß zwischen der Post und dem alten Botenwesen, das allerdings schon die hoch entwickelte Form postierender Kuriere zeigt. Im Vertrage vom 12. November 1516 verpflichteten sich dann Franz und Baptista von Taxis, eine Stafettenkette nach Rom und Neapel zu legen (Rübsam I 215); damit hatten die Taxis die Möglichkeit, ihre Postlinien bis nach Mittel- und Süditalien auszudehnen. Daß die Taxis die Stafettenketten sonst tatsächlich zur Einrichtung der Post benutzten, ist ja bereits am deutsch-niederländischen Kurs gezeigt worden; daß der Vertrag von 1516 diese Verwendung geradezu als Teil der Bezahlung für die Dienste der Taxis vorsah, hat Ohmann am Artikel XIII nachgewiesen (255). Wie bedeutend die Post in den ersten Jahren schon gewesen sein muß, geht wohl daraus hervor, daß die Taxis neben dem amtlichen Vertreter, dem sogenannten Postmeister, noch einen privaten Vertreter, vermutlich also einen wirklichen Postmeister, in Rom hatten (Ohmann 247). Abgesehen nun von der verhältnismäßig nur wenig nach Italien hineinragenden Linie Innsbruck–Verona seit 1507, besteht in Italien, dem »Heimatland der Posten«, wie Ohmann sagt (49), die Post erst seit 1516 oder 1517, da der Vertrag erst im November 1516 abgeschlossen wurde.

In den bisher behandelten Ländern, im Reich, Italien und Spanien, läßt sich also der Ursprung der Post in den beiden ersten Jahrzehnten des 16. Jahrhunderts nachweisen. Einheitlich ist die Entstehung der Post in diesem ganzen Gebiet darin, daß die Stafettenlinien angelegt wurden im Dienst und Auftrag der habsburgischen Macht, einheitlich ferner dadurch, daß die Taxis hier überall die Unternehmer sind und ihr kaufmännischer Weitblick aus diesen Stafettenlinien eine zusammenhängende Postanstalt schuf.

3. Frankreich, England und Rußland.

Ohne Zusammenhang mit dieser Entwicklung ist die Post in den übrigen Ländern entstanden, wenn ihre Entstehung auch in Europa größtenteils auf denselben Voraussetzungen beruht, dem mittelalterlichen Botenwesen und der italienischen Stafettentechnik.

Ein Pferderelais wurde in Frankreich eingeführt durch die Verordnung Ludwig XI. vom 19. Juni 1464[56]), insbesondere die Artikel 1 und 2. Artikel 7 und 27 sehen einen Stafettendienst der »maistres-coureurs« vor; daß dieser wirklich zustande gekommen sei, hält Belloc für wenig wahrscheinlich. Ohmann weist darauf hin, »daß das bekannte Material nicht einen einzigen Fall solcher Briefbeförderung positiv bezeugt«; sicher ist ihm, daß die Einrichtung der Stafette »spätestens mit dem Ende von Ludwigs XI. Regierung« ihr Ende fand (43). Da der Artikel 9 private Benutzung verbietet, so ist 1464 eine Post jedenfalls nicht errichtet worden, wie es sich um das Vorhandensein der Stafette auch verhalten mag. Daß es bei der staatlichen Anstalt allmählich üblich wurde, auch private Sendungen mitzubefördern, behaupten Belloc (62) und Rothschild (91f). Seit wann diese Änderung aber eintrat, dafür finden sich bei beiden keine Anhaltspunkte. Nach Belloc haben die »généraux des postes« die öffentliche Benutzung gefördert, sind seit 1622 »courriers ordinaires par-

[56]) Isambert, 487 ff, Belloc, 17 ff.

tant et arrivant à jours fixes« und 1627 durch Verordnung vom 26. Oktober Brief- und Paketportotaxen eingeführt worden (62). 1622 also beginnt die Verwaltung ausgedehntere Maßnahmen für die öffentliche Benutzung der Anstalt zu treffen, in der Verordnung von 1627 ist eine gesetzliche Anerkennung der öffentlichen Benutzung ja eingeschlossen. Es fragt sich nun, ob die »courriers ordinaires« der Öffentlichkeit zur Verfügung stehende Kuriere oder eine wirkliche Post sind; denn es liegt ja kein Beweis vor, daß die Stafette seit 1464 tatsächlich vorhanden gewesen ist. Von einer späteren Neueinführung berichten weder Belloc noch Rothschild, der letztere bezeichnet aber die staatliche Anstalt, der die Privatleute ihre Briefe bis dahin ungesetzlicherweise mitgegeben hätten, als »estafettes« (92). Ein Beweis für die Richtigkeit dieser Bezeichnung ist bei Rothschild leider nicht zu finden. Belloc braucht den Ausdruck »courrier«; Seite 28 stellt er die »courriers de cabinet« der Stafette als Kuriere gegenüber; Seite 68 gibt er aber die Zeit an, in der die »courriers« nach einer Verordnung vom Mai 1630 die Strecke von einer Relaisstation zur anderen »nuit et jour« bewältigen mußten. Sicherheit läßt sich aus dieser einen Stelle allerdings nicht gewinnen, aber sie macht die Annahme einer Stafette doch immerhin sehr wahrscheinlich — daß Belloc dann zwei Einrichtungen mit einem Namen belegt, nimmt in der Postgeschichte ja nicht mehr Wunder —. Danach wäre die Post seit 1622 bzw. 1627 in Frankreich eine gesetzlich anerkannte Einrichtung; ob sie aber tatsächlich nicht schon früher bestanden hat, bleibt eine offene Frage.

In England ist nach Joyce zuerst unter Heinrich VIII. oder vielleicht etwas früher ein Relais ausschließlich für den Dienst des Königs angelegt worden (1f). Die ältesten, erhaltenen Verordnungen aber über die Einrichtung »of the posts« sind nach Joyce von Elisabeth; in ihnen und einer Verordnung ihres Nachfolgers, Jacobs I., sei die Mitnahme von Privatbriefen erwähnt und zugelassen (4). Nach den in dieser Beziehung allerdings recht dürftigen Angaben von Joyce (4f) ist anzunehmen, daß es Stafetten sind, die auf dem Relais die Briefsachen befördern, so daß danach unter Elisabeth, also zwischen 1558 und 1603, die Post in England entstanden wäre.

Aus der Arbeit von J. P. Chruschtschow, »Zur Geschichte der russischen Post. Die Fahr- und Briefpost von den ältesten Zeiten bis zur Zeit Katharinas II. Petersburg 1884«, hat Brückner einen Auszug mitgeteilt. Nach dem von Brückner aus Chruschtschow Mitgeteilten ist in Rußland anscheinend schon im 13. Jahrhundert eine Pferderelais von den Mongolen ins Leben gerufen worden (881ff), mit dessen Hilfe im Jahre 1667 Leo Masselis, ein Kaufmann, im Auftrag der russischen Regierung eine Briefbeförderung einrichtete, die, wie ein kurz zuvor unternommener Versuch eines Holländers, zunächst dem Verkehr mit Westeuropa dienen sollte (891ff), bald aber auch für den inneren Verkehr, so für die Beförderung von Instruktionen an die Woiwoden, benutzt wurde (894). Daß es sich bei dieser Briefbeförderung um eine der Öffentlichkeit zugängliche Einrichtung handelte, muß nach den folgenden Ausführungen Brückners angenommen werden; er schreibt über einen Teil des 1667 zu Andrussowo mit Polen abgeschlossenen Friedens: »Es war die erste von Rußland abgeschlossene Postkonvention. Darin ist der ‚Förderung der Handelsinteressen beider Länder' erwähnt. Ausdrücklich wird bemerkt, daß die Post neben den offiziellen Briefschaften der Regierungen auch die Handelskorrespondenzen der Privaten möglichst schnell und sicher befördern sollte« (893). Daß es sich in diesem Teil des Friedensvertrages nicht um unausgeführte Bestimmungen handelt, zeigt ein Ukas vom 12. November 1698, in dem die Postverwaltung anscheinend zur Abstellung von Mißständen darauf hingewiesen wird, »jeder, welcher das Porto für die Beförderung seiner Briefe erlegt habe, sei berechtigt zu erwarten, daß alles geschehe, damit der Brief

an seine Adresse gelange« (905). Danach wäre die Post in Rußland 1667 als »eine Nachahmung westeuropäischer Institutionen« eingeführt worden, vorausgesetzt, daß diese Einrichtung technisch eine Post darstellte; d. h., wenn an die Stelle des Boten, der den Brief vom Absender bis zum Empfänger befördert, eine überindividuelle, mit aller der betreffenden Zeit möglichen Schnelligkeit arbeitende Transportorganisation getreten ist. Diese Entwicklungsstufe wurde in den bisher betrachteten Ländern mit der Einführung von Stafetten erreicht. In Rußland haben nun, wie auch sonst die anfangs üblichen Stafettenreiter später vielfach durch Postwagen ersetzt wurden, von Anfang an Briefpostwagen die Briefschaften befördert. Dadurch wird der technische Fortschritt der überindividuellen Transportorganisation dem Boten gegenüber nicht aufgehoben, wofern der Briefpostwagen, einmal unterwegs, auf dem Relais durch stets frische Pferde und andere Fahrer ununterbrochen weiterbefördert wird; denn abgesehen davon, daß ein Reiter einen Wagen an Schnelligkeit übertrifft, besteht zwischen einem reitenden Boten und einer reitenden Stafette das gleiche Verhältnis wie zwischen einem fahrenden Boten und einem sozusagen mit vorgespannter Stafette fahrenden Wagen. Dabei braucht vielleicht der Stafettenfahrer weniger häufig gewechselt zu werden als der Stafettenreiter, ohne daß die Schnelligkeit weiter sinkt. Daß die russische Einrichtung mit Benutzung des vorhandenen Relais arbeitete, ist bereits festgestellt worden. Es fragt sich nun nur noch, ob derselbe Kutscher den Wagen von Anfang bis Ende fuhr oder ob er auch gewechselt wurde. Für letzteres spricht ein Paragraph über die Postverhältnisse in einem Abkommen zwischen Polen und Rußland von 1686, in dem bestimmt wird, die Fahrpost solle, da die Briefpost auf ihr laufe, schnell gehen, Tag und Nacht (895). Bei den weiten Entfernungen, die hier in Frage kommen, übersteigt das aber die Leistungsfähigkeit eines Fahrers, und so wird man wohl hieraus auf das Wechseln des Kutschers schließen müssen. Vorausgesetzt, daß die Wirklichkeit dieser Bestimmung von 1686 entsprach, was sich aus den Angaben Brückners nicht nachprüfen läßt, ist die Post in Rußland 1667 eingeführt worden.

Verzeichnis der angeführten Literatur.

Ackold, Emeran: Gründlicher Unterricht von dem aus Landes-Fürstlicher Hoheit herspringenden Post-Regal. Halle 1685. (Leonhardi, Nr. 1, erste Zählung S. 1 bis 34.) Angeführt als: Ockel I.

Aschenborn: Der Post-Überweisungs- und Scheckverkehr. Archiv für Post und Telegraphie, 1909, S. 1 bis 26.

Babendererde, Paul: Nachrichtendienst und Nachrichtenverkehr des deutschen Ordens um 1400. Archiv für Post und Telegraphie, 1913, S. 617 bis 630 u. 662 bis 671.

Bauer, W.: Die Taxische Post und die Beförderung der Briefe Karls V. in den Jahren 1523 bis 1525. M. J. Ö. G. XXVII, 1906.

Belloc, Alexis: Les postes françaises. Recherches historiques sur leur origine, leur developpement, leur legislation. Paris 1886.

Beust, Ernst Joachim v.: Versuch einer ausführlichen Erklärung des Postregals. I bis III, Jena 1747/48.

van der Borght, Richard: Das Verkehrswesen. Leipzig 1894. 2. Auflage, Leipzig 1912.

Brückner, A.: Russisches Postwesen im 17. u. 18. Jahrhundert. Zeitschrift für allgemeine Geschichte, Stuttgart 1884, S. 881 bis 908.

Bücher, Karl: Die Entstehung der Volkswirtschaft. Erste Sammlung. Tübingen 1917[10].

Cocceji, Samuel (Lübbecke): Disputatio Juridica De Regali Postarum Jure. 1703. (Leonhardi, Nr. 10, zweite Zählung S. 79 bis 88.)

Fischer, P. D.: Post. Postsparkassen. Handwörterbuch der Staatswissenschaften. 6. Band, Jena 1901[2].

Flegler, A.: Zur Geschichte der Posten. Nürnberg 1858.

Görs, Gustav: Thurn- und Taxisches Postwesen, sein Regal und die Ursachen der Ablösung des Regals. Münstersche Dissertation, Rostock 1907.

Goller, Engelbert: Jacob Henot, Postmeister von Köln. Bonn 1910.

Grunzel, J.: System der Verkehrspolitik. Leipzig 1908.
Hartmann, E.: Entwicklungsgeschichte der Posten von den ältesten Zeiten bis zur Gegenwart mit besonderer Beziehung auf Deutschland. Leipzig 1868.
Häberlin: Handbuch des Teutschen Staatsrechts. 3. Band, Berlin 1797.
Hoernigk, Ludwig v.: Tractatus politico-historico-aulici de Regali Postarum Jure. Frankfurt a. M. 1663[3].
Horn, Ewald: Die Disputationen und Promotionen an den deutschen Universitäten, vornehmlich seit dem 16. Jahrhundert. Beiheft 11 zum Zentralblatt für Bibliothekswesen. Leipzig 1893.
Huber, F. C.: Die geschichtliche Entwicklung des modernen Verkehrs. Tübingen 1893.
Ilwof, Franz: Das Postwesen in seiner Entwicklung von den ältesten Zeiten bis in die Gegenwart. Drei Vorträge. Graz 1880.
Isambert-Jourdan-Decrusy: Recueil genéral des anciennes lois françaises. Tome X, 1461—1483. Paris 1825.
Jacobsen, Nils: Die Post der Urzeit oder die Nachrichtenvermittlung vor der Sündflut. Aus dem Schwedischen übersetzt durch das Schwedische Fremden-Bureau in Stockholm. Leipzig 1892.
Joyce, Herbert: The history of the Postoffice from its establishment down to 1836. London 1893.
Klock, Caspar: Tractatus Nomico-Politicus De Contributionibus, Bremen 1634.
Klüber, Joh. Ludwig: Das Postwesen in Teutschland, wie es war, ist, und seyn könnte, Erlangen 1811.
Kuske, Bruno: Die Handelsbeziehungen zwischen Köln und Italien im späteren Mittelalter. Westdeutsche Zeitschrift, Jahrgang XXVII, 1908.
Leonhardi, Christian: Scriptores Et Excerpta Juris Postarum. Leipzig 1710.
Ludewig, Joh. Peter v. (Schönbeck): Dissertatio Juris Publici et feudalis, De Jure Postarum Hereditario. 1704. (Leonhardi, Nr. 11, dritte Zählung S. 1 bis 18.) Angeführt als: Ludewig I.
Ludewig, Joh. Peter v.: Opuscula Miscella. Halle u. Magdeburg 1720, Spalte 919 bis 962. Angeführt als: Ludewig II.
Ludewig, Joh. Pet. v.: Gelehrte Anzeigen. Halle 1743. Angeführt als: Ludewig III.
Lünig, Joh. Chr.: Das Teutsche Reichs-Archiv. Pars generalis, Tomus I, Leipzig 1710. Angeführt als Lünig I.
Lünig, Joh. Chr.: Grundfeste Europäischer Potenzen Gerechtsame. 1. u. 2. Theil, Leipzig 1716. Angeführt als: Lünig II.
Maier, Joh. Chr.: Teutsches weltliches Staatsrecht. 3. Band, Leipzig 1776.
Matthias, W. H.: Über Posten und Postregale (mit Hinsicht auf Volksgeschichte, Statistik und Archäologie u. Erdkunde). Berlin 1832.
Monatsschrift für Christliche Sozial-Reform. 5. Band, Wien 1883, S. 644 ff.
Moser, Joh. Jacob: Teutsches Staatsrecht. 5. Theil, Leipzig u. Ebersdorff 1742. Angeführt als: Moser I.
Moser, Joh. Jacob: Von denen Kayserlichen Regierungsrechten und Pflichten. Frankfurt a. M. 1772/73. Angeführt als: Moser II.
Mummenhoff, W.: Der Nachrichtenverkehr zwischen Deutschland und Italien im 16. Jahrhundert. Dissertation, Berlin 1911.
Ockel, Andreas: Discursus Juridico-Politici, De Regali Postarum Jure Electorum Principumque Imperii. Halle 1698. (Leonhardi, Nr. 2, erste Zählung S. 35 bis 76.) Angeführt als: Ockel II.
Ohmann, Fritz: Die Anfänge des Postwesens und die Taxis. Leipzig 1909.
Ohmann, Fritz: Postgeschichte. Deutsche Geschichtsblätter X, 1909, S. 261 bis 278.
Pfeffinger, Joh. Friederich: Vitriarius Illustratus seu Institutiones Juris Publici Romano-Germanici. Tomus III. Gotha 1726.
Posselt, Ernst Ludwig: Kleine Schriften. Nürnberg 1795, S. 305 bis 374.
Preisigke: Ein Postpapyrus aus vorchristlicher Zeit. Archiv für Post und Telegraphie, 1909, S. 761 bis 767.
Pütter, Jo. Stephan: Institutiones iuris Publici Germanici. Göttingen 1787[4], S. 422 bis 431.
Pütter, Jo. Stephan: Erörterungen und Beyspiele des Teutschen Staats- und Fürstenrechts. 1. Heft, April 1790, im 1. Band, Göttingen 1793.
Redlich, Oswald: Vier Poststundenpässe aus den Jahren 1496 bis 1500. M. J. Ö. G. XII, 1891.
Rothschild, Arthur de: Histoire de la Poste aux lettre et du Timbre-Post depuis leurs origines jusqu'à nos jours. Paris 1879[4].
Rübsam, Joseph: Johann Baptista von Taxis. Ein Staatsmann und Militär unter Philipp II. und Philipp III. 1530—1610. Nebst einem Exkurs: Aus der Urzeit der Taxisschen Posten. Freiburg i. Br. 1889. Angeführt als: Rübsam I.

Rübsam, Joseph: Franz von Taxis, der Begründer der modernen Post, und sein Neffe, Johann Baptista von Taxis. 1491—1541. L'union postale XVII, 8, 9, 10, 1892. Angeführt als: Rübsam II.
Rübsam, Joseph: Aus der Urzeit der modernen Post 1425—1462. Hist. Jahrbuch XXI, 1900. Angeführt als: Rübsam III.
Sax, Emil: Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft. Wien 1878/79. 2. Band, 2. Auflage, Berlin 1920.
Schulte, Aloys: Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluß von Venedig. 1. Band, Leipzig 1900.
Schulte, Aloys: Beilage zur Münchener Allgemeinen Zeitung, Nr. 85, 1900.
Schulte, Aloys: Geschichte der großen Ravensburger Handelsgesellschaft. (Zur Zeit noch im Druck.)
Seckendorff, Veit Ludwig v.: Teutscher Fürstenstaat. Frankfurt a. M. 1678[5], S. 465 f.
Sombart, W.: Der moderne Kapitalismus. 2. Band, 1. Halbband, München u. Leipzig 1917.
Stängel, Karl: Das deutsche Postwesen in geschichtlicher und rechtlicher Beziehung von seinem Ursprung bis auf die neueste Zeit. Stuttgart 1844.
Steck, Joh. Christoph Wilhelm v.: Abmüßigungen. Halle 1787, S. 41 bis 52.
Steinhausen, Georg: Geschichte des deutschen Briefes. I, Berlin 1889; II, Berlin 1891.
Veredarius: Das Buch von der Weltpost. Berlin 1894[3].
Vischer, Ch. G.: Allgemeine geschichtliche Zeittafel des Postwesens nebst einer allgemeinen Literatur desselben. Tübingen 1820.
Ziegler, Christoph: Wahl-Kapitulationen, Frankfurt a. M. 1711.
Zielenziger, Kurt: Die alten deutschen Kameralisten. Jena 1914.

Die Bibliographie zur Postliteratur.

In der vorliegenden Arbeit werden eine Anzahl Werke und Abhandlungen aus allen Zeitabschnitten der Postliteratur herangezogen. Das vorstehende Verzeichnis kann aber keineswegs als Abriß einer Bibliographie der Postliteratur gelten; es ist aus den Bedürfnissen einer Untersuchung erwachsen, welche die Literatur nicht nach Maßgabe ihres allgemeinen Wertes innerhalb der Postliteratur aussuchen konnte. Bei dem Mangel einer wirklich umfassenden Bibliographie auch nur zur deutschen Postliteratur, die zu geben hier ebenfalls nicht versucht werden kann, ohne den Rahmen der vorliegenden Arbeit zu sprengen, sollen wenigstens die wichtigsten Vorarbeiten auf diesem Gebiet zusammengestellt werden.

Die erste Übersicht lieferten die Anmerkungen in einzelnen älteren Schriften zum Postwesen. Als verhältnismäßig umfangreich sind da die Ludewigs (Schönbecks) in der Dissertation von 1704 zu nennen. Am Schluß ist dort außerdem ein kurzes Literaturverzeichnis angehängt. Das erste Werk, das nur dem Zweck diente, eine Kenntnis der Postliteratur zu vermitteln, erschien 1710 von Leonhardi; in dieser Sammlung sind 19 selbständige Schriften über das Postwesen und 43 darüber handelnde Stellen aus anderen Abhandlungen oder aus Verträgen abgedruckt. Ein vollständiges Inhaltsverzeichnis ist nirgends erschienen, sogar das der Sammlung selbst vorgeschickte ist unvollständig. Von älteren bibliographischen Arbeiten, die auch das Postwesen behandeln, sind heute noch die Mosers zu nennen. Zwar ist, was Moser in seiner »Bibliotheca iuris publici«[1]) verzeichnet, auch bei Vischer oder Leonhardi zu finden, aber im 5. Teil des Staats-Rechtes (6 ff) und in der Abhandlung »Von denen Kayserlichen Regierungsrechten« (645 ff) sind Angaben, die sich sonst nicht mehr finden. Pütters »Litteratur des teutschen Staatsrechts« ist, soweit es sich um Postliteratur handelt (III 576 ff)[2]), als ein Hauptbestandteil in die Kompilation Vischers übergegangen. Pütter bringt allerdings einige kurze, biographische und sachliche Erläuterungen, während Vischer nur Büchertitel hat; deswegen könnte aber auf eine Benutzung des Pütterschen Werkes doch verzichtet werden, wenn der Verfasser nicht im zweiten Teil seines Werkes eine Gelehrtengeschichte bieten würde, welche bis auf die biographischen Daten heute vielleicht wertlos, die vollständigen Titel der Schriften der dort behandelten Gelehrten gibt, während bei Vischer öfters Druckort und Jahreszahl oder die Angabe des Fundorts in einer größeren

[1]) Stuttgart 1734.

[2]) Pütter, Jo. Steph.: Litteratur des Teutschen Staatsrechts. Göttingen I bis III, 1776 bis 1783.

Sammlung fehlen. Die Fortsetzung Pütters von Klüber[3]) findet sich vollständig bei Vischer bis auf einige Schriften aus der Zeit des siebenjährigen Krieges (bei Klüber in § 1344 S. 441 f). Das umfangreichste Verzeichnis der Postliteratur ist die schon mehrfach genannte Arbeit von Vischer, die mit den Literaturangaben bis ins Jahr 1819 reicht. Ziemlich zuverlässig, wenn auch nicht fehlerfrei, scheinen die Arbeiten Mosers und Pütters zu sein. Klübers Fortsetzung erscheint weniger vertrauenerweckend, wenn er z. B. angibt, Hörnigk sei auch bei Leonhardi abgedruckt (440); dieser Irrtum kann bei der Wichtigkeit beider Werke wohl nur darauf beruhen, daß der Verfasser sie beide gar nicht gekannt hat. Vischer druckt diesen Fehler Klübers nach (46), er ist überhaupt bis hinein in die verbindenden Redensarten zwischen den einzelnen Buchtiteln nur ein Nachdruck seiner Vorlagen, die er kürzt, soweit sie Anmerkungen haben. Dieses Abhängigkeitsverhältnis ist aber nur einmal (50) von dem Verfasser kenntlich gemacht. Eine besondere Schwierigkeit für das Zurechtfinden in den älteren Literaturverzeichnissen liegt darin, daß Disputationen und Dissertationen, deren Titel einen Vorsitzenden und einen Verteidiger nennen, nun bald unter dessen, bald unter des Vorsitzenden Namen aufgeführt werden. So zitiert Moser in der Bibliotheca iuris publici bei sechs für die Postliteratur in Frage kommenden Fällen dreimal nach dem vorsitzenden Professor, dreimal nach dem Verteidiger. Die Uneinheitlichkeit geht aber noch weiter: dieselbe Arbeit, die Moser hier unter dem Namen Burckhards anführt, nennt er im Staatsrecht V unter dem Feschs. Im allgemeinen läßt sich nur sagen, daß später immer mehr nach dem Vorsitzenden zitiert wird[4]); bei Vischer ist dieser Brauch durchgeführt.

Seit 1820 erschienene deutsche und ausländische Literatur hat Rübsam im historischen Jahrbuch von 1892[5]) und 1900[6]) besprochen; im Jahrbuch von 1892 findet sich auch eine Zusammenstellung deutscher postalischer Zeitschriften (20 f.). Daneben bietet van der Borght (463 ff bzw. 546 ff)[7]) eine Übersicht über die wichtigsten deutschen und ausländischen Werke bis 1894 bzw. 1912. Einen weiteren Beitrag hat Ohmann 1909 in den deutschen Geschichtsblättern (S. 261 ff) gegeben. Einige seitdem erschienene Arbeiten zur Postgeschichte einzelner Landschaften sind in einer Arbeit Möllenbergs[8]) von 1913 vermerkt (155). Weitere Beiträge zur Bibliographie der deutschen Postliteratur finden sich im Archiv für Post und Telegraphie[9]). Görs hat dort 1909 Seite 144 bis 150 eine Zusammenstellung der »Postliteratur aus dem 17. und 18. Jahrhundert« gegeben. Er behauptet, diese Literatur sei »leider ... nicht an einer Stelle gesammelt«. Was Görs aber bringt, hätte er bis auf zwei Schriften[10]) alles aus Vischer entnehmen können, dessen Vollständigkeit er gar nicht erreicht. Wirklich eine Bereicherung sind dagegen die Zusammenstellungen von Kießkalt in den Jahrgängen 1910 und 1913. Im Jahrgang 1920 hat ferner Städler 215 über das Post- und Telegraphenwesen erschienene Dissertationen zusammengestellt. Außerdem bietet das Archiv für Post und Telegraphie mit seinen Literaturbesprechungen gewissermaßen eine laufende, wenn auch nicht vollständige Bibliographie zur deutschen Postliteratur. Nachträge für die Jahre 1873 bis 1912 finden sich in dem zweiten Aufsatz von Kießkalt. Endlich ist noch zu erwähnen, daß das Archiv auch Nachweise über Aufsätze zum Postwesen bringt, die in anderen Zeitschriften erschienen sind.

Im ganzen dürften bisher in Deutschland mehrere hundert selbständige Schriften, die vollständig oder doch in einem größeren Abschnitt dem Postwesen gewidmet sind, erschienen sein, deren größter und ältester Teil aber, wenn er sich auch einen anderen Anstrich zu geben bemüht, der Streitschriftenliteratur zugezählt werden kann.

---

[3]) Klüber, Joh. Ludw.: Neue Literatur des teutschen Staatsrechts. Erlangen 1791.

[4]) Vgl. E. Horn, a. a. O. S. 51 ff.

[5]) J. Rübsam: Zur Geschichte des internationalen Postwesens. Hist. Jb. XIII, 1892, S. 16 ff.

[6]) Rübsam, III, S. 22 ff.

[7]) Die Literaturangaben der 2. Auflage sind zwar gegenüber denen der ersten gekürzt, bringen aber viel seitdem neu Erschienenes.

[8]) W. Möllenberg: Zur Geschichte des Verkehrs- u. Postwesens im Erzstift Magdeburg. Geschichtsblätter für Stadt und Land Magdeburg, II L, 1913, Heft 2.

[9]) Archiv für Post und Telegraphie. Beihefte zum Amtsblatt des Reichs-Postamts. 1873 ff.

[10]) »1779. Olearius: Allgemeine nützliche Postnachrichten. Wien.« »1787. Müller: Über das Postfuhrwesen. Göttingen.«

Zur Genehmigungspflichtigkeit von Versuchsfunkanlagen; Begriff der Funkanlage.

Urteil OLG Braunschweig vom 19. April 1923 (2 L 20. 23).

Ein Ingenieur L. hatte im Jahre 1921 auf einem Grundstück in Braunschweig eine Anlage für Funktelegraphie, bestehend aus den erforderlichen Apparaten in seiner Wohnung und einer Antenne auf dem Dache. Die Anlage war nicht genehmigt. Da L. die Anlage trotz Aufforderung der OPD nicht beseitigte, wurde die Anlage beschlagnahmt und das Strafverfahren gegen ihn eröffnet. Das Schöffengericht fällte ein freisprechendes Urteil, das aber sachlich völlig verfehlt war, weil es die Strafbarkeit aus § 9 TG von Errichtung und Betrieb ungenehmigter Anlagen abhängig machte. Die Staatsanwaltschaft legte Berufung ein, inzwischen aber wurde das Verfahren durch Amnestie niedergeschlagen.

Im Jahre 1922 hatte L. wiederum eine neue funktelegraphische Anlage errichtet. In seiner Wohnung waren Apparate aufgebaut, die zur Empfangnahme drahtloser Nachrichten geeignet waren; auch war eine Antenne vorhanden. Ferner fand sich ein Zuleitungsdraht von der Antenne her, der zwar nicht angeschlossen war, aber jederzeit ohne weiteres angeschlossen werden konnte. Gegen L. wurde erneut ein Strafverfahren eingeleitet. L. wurde diesmal in allen drei Rechtszügen verurteilt.

L. hatte sich vor allem darauf berufen, daß seine Anlage nur Versuchszwecken gedient habe und dienen sollte, sowie daß das Gesetz nur die Errichtung und den Betrieb bestrafe, er aber einen Betrieb gar nicht vorgenommen habe. Den letzten Einwand hatte bereits die Strafkammer in der Berufungsinstanz durch den Hinweis auf den Wortlaut des § 9 TG (»Wer errichtet oder betreibt«) zurückgewiesen. Aus den Gründen des OLG, des Revisionsgerichts, ist folgendes bemerkenswert:

> »Zur Rechtfertigung der Revision hat Angeklagter ausgeführt, die in seinem Besitze befindliche funkentelegraphische Anlage benutze er nicht zur Nachrichtenvermittlung sondern nur zu Erfinderzwecken, die §§ 1, 3, 9 des TG seien deshalb nicht anwendbar. Diese Rechtsauffassung ist irrig.
>
> Bei Feststellung des Sinnes, den der Gesetzgeber mit den in § 1 TG gebrauchten Worten »für die Vermittlung von Nachrichten« verbunden hat, ist zu beachten, daß sie zusätzlich dem Worte »Telegraphenanlagen« beigefügt sind und die Auslegung deshalb nur den Sinn festzustellen hat, welchen sie in dieser Verbindung haben.
>
> Telegraphie bedeutet nach der Entscheidung des Reichsgerichts vom 28. Februar 1889 (RGStr Bd. 19 S. 55) begrifflich das Hervorrufen vorausbestimmter Zeichen an einem entfernten Orte zwecks unmittelbarer Verständigung mit einer an diesem Orte befindlichen Person. Dieser Begriffsbestimmung hat sich das TG vom 6. April 1892 angeschlossen. Mit dem Worte »Telegraphenanlage« verbindet es denselben Sinn wie die vorerwähnte Reichsgerichtsentscheidung. Das ergibt sich aus der Begründung zum Entwurfe dieses Gesetzes. Dort ist ausgeführt, »die Telegraphenanlagen umfaßten jede Nachrichtenbeförderung, die dadurch bewirkt würde, daß der an einem Orte zum sinnlichen Ausdruck gebrachte Gedanke an einem anderen Orte sinnlich wahrnehmbar wieder erzeugt werde« (Drucksache des Reichstags, Session 1890/91 Nr. 308 S. 2104 und Session 1890/92 Nr. 460 S. 2701). Auch nach dem Telegraphengesetze sind Telegraphenanlagen danach begrifflich zur unkörperlichen Nachrichtenübertragung bestimmt. Konstruktionen, mit denen sich die Erreichung

dieses Zwecks nicht ermöglichen läßt, gelten nicht als Telegraphenanlagen. Der Zusatz »für die Vermittlung von Nachrichten« kann deshalb nicht zur Bezeichnung einer besonderen Unterart von Telegraphenanlagen oder ihrer zeitigen Verwendungsart hinzugefügt sein, sondern nur zur Erläuterung, um außer Zweifel zu stellen, daß sich der Gesetzgeber die vom Reichsgericht gegebene Begriffsbestimmung zu eigen gemacht habe. Sämtliche Anlagen, die ihrer technischen Konstruktion nach als Telegraphenanlagen zu gelten haben, fallen danach unter das Gesetz, auch diejenigen, die nur zu Versuchszwecken dienen.

Auch funkentelegraphische Anlagen oder, wie sie in § 3 Abs. 2 des Telegraphengesetzes nach ihrem Unterscheidungsmerkmale genannt werden, drahtlose elektrische Anlagen gelten als Telegraphenanlagen im Sinne des Gesetzes (Mot. zur Novelle vom 7. März 1908 — Reichstagsdrucksachen 1907/08 Anlage Nr. 560 S. 5). Auch bei ihnen liegen die obigen Begriffsmerkmale vor, auch zu ihrem Begriff gehört die Nachrichtenbeförderung; Drahtleitung bildet keine begriffliche Voraussetzung der Telegraphie. Der in § 3 Abs. 2 gebrauchte Zusatz, »welche — ohne metallische Verbindungsleitung — Nachrichten vermitteln«, hat danach ebenso wie im § 1 nur erläuternde Bedeutung. Infolgedessen sind auch hier Versuchsanlagen inbegriffen.

Zugunsten dieser Auslegung sprechen wesentlich auch die Motive zur Novelle vom 7. März 1908, durch die der § 3 Abs. 2 in das TG eingefügt ist. Dort ist ausgeführt, die von der Gebestation ausgesandten Nachrichten könnten von allen in ihrem Wirkungskreise liegenden Empfangsstationen aufgenommen werden, es sei deshalb im Interesse der Landesverteidigung und der Verkehrstelegraphie zur Wahrung des Telegraphengeheimnisses geboten, die gesamte Funkentelegraphie in den Händen des Reichs einheitlich zusammenzufassen, die im Abs. 2 des § 3 zugelassenen Ausnahmen für das Gebiet der Funkentelegraphie zu beseitigen und die Errichtung und den Betrieb von funkentelegraphischen Anlagen in jedem Falle der Genehmigungspflicht des Reichs zu unterwerfen. Dabei ist besonders darauf hingewiesen, daß Versuchsanlagen im Interesse der Weiterentwicklung und Vervollkommnung der Funkentelegraphie bei Erteilung der Genehmigung in weitestgehendem Maße entgegengekommen werden solle.

Das alles stellt vollends außer Zweifel, daß auch den Zusatzworten des § 3 Abs. 2 des TG nur erläuternde Bedeutung beigelegt ist und auch diejenigen Funkentelegraphenanlagen unter das Telegraphenregal des Reichs fallen, die nicht als Verkehrsmittel benutzt werden.

In welchem Umfange die Reichspostbehörde die Genehmigung erteilen will, steht ausschließlich in ihrem pflichtmäßigen Ermessen. Die in Art. 109 Abs. 1 der Reichsverfassung gewährleistete Gleichberechtigung aller Deutschen wird dadurch nicht verletzt.

Daß die streitige Anlage ihrer technischen Konstruktion nach als funkentelegraphische Einrichtung zu gelten hat und als solche vollendet gewesen ist, geht aus den Feststellungen des Vorderrichters einwandfrei hervor. Durch das Fehlen von Sendapparaten ist ihr der Charakter als Nachrichtenvermittlerin nicht genommen. Nach RGStr 47, 332 ist eine Anlage in dem Augenblick errichtet, »in dem sie so vollständig hergerichtet und derart fertig ist, daß sie zur Erfüllung ihres Zwecks, d. h. zur Übermittlung von Nachrichten geeignet ist und zur Nachrichtenübermittlung tatsächlich benutzt werden kann«. Nach den Feststellungen des Vorderrichters haben die im Besitz des Angeklagten befindlichen, lose aneinander-

gereihten Empfangsapparate jederzeit in Benutzung genommen werden können.

Bei Rechtfertigung der Revision hat Angeklagter ferner seine Vorsätzlichkeit bestritten und mit Berufung auf das freisprechende Urteil des Schöffengerichts Braunschweig vom 6. Dezember 1921 eingewandt, er habe in gutem Glauben gehandelt. Indessen sind auch nach dieser Richtung die Ausführungen des Vorderrichters zu billigen. Vorsatz setzt nur Wissen der Tatbestandsmerkmale voraus (RGStr 55, 96, Bd. 52, 100). Tatbestandsvoraussetzung der Strafandrohung des § 9 des TG ist im gegenwärtigen Falle die Errichtung einer betriebsfähigen funkentelegraphischen Anlage im Sinne des § 3 Abs. 2 des TG (RGStr 52, 100). Das Bewußtsein, gegen die durch das Strafgesetz geschützte Rechtsnorm zu verstoßen, muß zur Annahme einer strafrechtlichen Schuld nach der ständigen Rechtsprechung des Reichsgerichts nur dann vorhanden sein, wenn das Gesetz die Widerrechtlichkeit des Handelns in die Begriffsbestimmung der Straftat aufgenommen hat (RGStr 53, 85, Bd. 55, 96). Selbst wenn deshalb das Schöffengerichtsurteil vom 6. Dezember 1921 den Besitz von Versuchsanlagen allgemein für straflos erklärt hätte, würde sich Angeklagter darauf nicht berufen können (Olshausen § 59 Anm. 33, Oppenhoff Abschn. IV Anm. 7 mit Nachw.); auch dann würde es sich nur um einen Irrtum über die Tragweite einer Strafvorschrift, also um einen nach § 59 RGStr unerheblichen Strafbarkeitsirrtum handeln (RGStr 55, 39). . . . . .

Schließlich ist auch die Berufung des Angeklagten auf Art. 142, 158 der Reichsverfassung unberechtigt. Allerdings ist durch sie das Erfinderrecht unter den besonderen Schutz und die Fürsorge des Reichs gestellt. Daß Versuchsanlagen auf dem Gebiete der Funkentelegraphie im Interesse der durch Art. 117 der Reichsverfassung gewährleisteten Telegraphengeheimnisse von der Genehmigung des Reichs selbst abhängig gemacht sind, steht dieser Bestimmung aber nicht entgegen[1]).«

---

[1]) Das Urteil berührt Fragen, die auch in dem Urteil des Obersten Landesgerichts in München vom 12. März 1923 (Postarchiv 1923 S. 182) erörtert sind. Das OLG Braunschweig erblickt das Begriffsmerkmal einer Telegraphenanlage in der Bestimmung der Anlage zur unkörperlichen Nachrichtenvermittlung, obwohl der Begriff der Widmung oder Bestimmung zu einem gewissen Zweck oder zu einer gewissen Benutzungsart nur in den § 3 Ziffer 1 und 3 und § 3a TG verwertet wird. In Wirklichkeit steht aber das OLG Braunschweig auf dem gleichen Standpunkt, den das RG und das Oberste Landesgericht in München eingenommen haben, daß nämlich der Tatbestand einer strafbaren Errichtung einer Telegraphenanlage schon dann vorliegt, wenn sie derart vollständig hergerichtet und derart fertig ist, daß sie zur Erfüllung ihres Zweckes, d. h. zu einer Empfangnahme oder einer Übermittlung von Nachrichten geeignet ist und zur Nachrichtenvermittlung tatsächlich benutzt werden kann. (Vgl. Archiv 1923 S. 183.) Jedenfalls unterstellt das OLG Braunschweig alle Anlagen dem TG, »die ihrer technischen Konstruktion nach als Telegraphenanlagen zu gelten haben«.

Daß eine »unmittelbare Verständigung mit einer an dem entfernten Ort befindlichen Person« — wie das OLG sich ausdrückt — nicht begriffliche Voraussetzung einer Telegraphenanlage ist, ist im Archiv 1923 S. 184 Anm. 1 unter e bereits erwähnt.

Ministerialrat Dr. Neugebauer.

Versicherung des Reichs gegen Schaden aller Art*).

Über die Versicherung des Reichs gegen Schaden aller Art gelten folgende Grundsätze:

1. Das Reichseigentum ist auf Reichskosten gegen Feuersgefahr nur da zu versichern, wo ein Versicherungszwang auf Grund gesetzlicher oder ortsstatutarischer Bestimmungen oder auf Grund von Verträgen besteht. Bei Verlängerung oder Erneuerung solcher Verträge oder beim Abschluß neuer Verträge ist möglichst auf Beseitigung oder Nichtaufnahme der Versicherungsverpflichtung hinzuwirken. Gegen Feuersgefahr zu versichern ist jedoch das Eigentum solcher Institute, die nur eine bestimmte Dotation aus der Reichskasse beziehen und mit dieser und den ihnen etwa aus sonstigen Quellen zufließenden Einnahmen sich selbst unterhalten müssen.

   Ausnahmsweise darf die oberste Reichsbehörde den Abschluß von Feuerversicherungsverträgen zulassen, wenn dies besondere Verhältnisse als dringend geboten erscheinen lassen, weil es sich um eine vereinzelt vorkommende Art von Gefahr handelt, z. B. wegen mangelhafter Feuerwehreinrichtungen.

2. Auch im übrigen hat der Grundsatz der Selbst-(Nicht-)Versicherung des Reichs bei jeder Art der Versicherung (Diebstahl, Haftpflicht, Transport, Wasserschaden, Glas usw.) zur Anwendung zu kommen, so daß das Reich, abgesehen von den reichs- oder landesgesetzlich oder ortsstatutarisch vorgeschriebenen Versicherungen, grundsätzlich keinerlei Versicherungsverträge mehr abschließt. Etwaige noch laufende Verträge sind bei nächster Gelegenheit aufzukündigen.

   Nur soweit ausnahmsweise besondere Gefahrverhältnisse eine Versicherung erheischen, darf der zuständige Reichsminister den Abschluß entsprechender Versicherungsverträge zulassen.

3. Bei der Versendung von Wertgegenständen ist nach folgenden Grundsätzen zu verfahren:

   a) Bei der Beförderung von Briefen und Paketen mit Wertinhalt durch die Post ist stets der richtige Wert anzugeben. Wichtige, vielleicht unersetzliche Schriftstücke, Modelle u. dgl. werden je nach ihrer Bedeutung entweder eingeschrieben oder mit dem Werte deklariert, bei dem die Sendungen im inneren Betrieb der Post nicht summarisch der Stückzahl nach, sondern einzeln nachgewiesen werden.

   b) Bei der Versendung mit der Eisenbahn ist von jeder Wertangabe zwecks Versicherung eines über den Sachschaden etwa hinausgehenden weiteren Interesses an der unversehrten und rechtzeitigen Lieferung (Interessendeklaration — §§ 92, 93 der Eisenbahnverkehrsordnung — Reichsgesetzbl. 1909 S. 93) abzusehen. Dagegen hat die Angabe des Wertes in den Fällen zu erfolgen, in denen sie durch die Eisenbahntarife vorgeschrieben ist. Nach den Ausführungsbestimmungen II zu § 54 (2) B. 1 des Deutschen Eisenbahngütertarifs, Teil I, Abteilung A, sind Gold- und Silberbarren, Platina, Geld und Münzen mit Geldwert aus edlen Metallen, Papiere mit Geldwert, auch amtliche Wertzeichen, Dokumente, Edelsteine und echte Perlen, Waren aus Gold, Silber oder Platina, auch in Verbindung mit Edelsteinen oder echten

*) Vgl. Archiv 1912, S. 418/419.

Perlen, Geld und Münzen mit Geldwert aus unedlen Metallen, ferner Kunstgegenstände, wie Gemälde, Bildwerke, Gegenstände aus Erzguß und Kunstaltertümer, im Einzelwert von mehr als 5 000 ℳ, sowie andere Kostbarkeiten, soweit sie vorstehend namentlich aufgeführt sind, unter diesen Namen, soweit sie nicht genannt sind, unter ihrer tarifarischen oder handelsüblichen Benennung mit dem Zusatz »Kostbarkeit« oder — unbeschadet der Ausführungsbestimmung zu § 89 (2) EVO — unter Angabe des Wertes im Frachtbrief in der Spalte »Inhalt« zu bezeichnen. Bei Kunstgegenständen im Einzelwert von mehr als 5 000 ℳ muß die Inhaltsangabe lauten: »Kunstgegenstände im Einzelwert von mehr als 5 000 ℳ«.

c) Bei Versendung auf dem Seewege genügt im allgemeinen Wertangabe in der Höhe, daß dadurch die Aufnahme unter besonderem Verschluß erreicht wird. Wie hoch die Wertangabe zu bemessen ist, wird im Einzelfall der besonderen Ermittlung bedürfen. Nur soweit ganz besonders hohe Werte zur Versendung über die See gelangen, kann eine Versicherung zum vollen Betrag in Frage kommen.

d) Bei allen übrigen Versendungen wird für Versicherungen überhaupt kein Anlaß sein.

Schriftwerke.

Der Fernsprech-Selbstanschlußbetrieb (Automatische Telephonie), von F. Ambrosius, Oberpostrat. 46 Seiten, mit 30 Textfiguren und einer Stromlaufskizze. Verlag von Hachmeister u. Thal in Leipzig, 1922.

Die Broschüre ist eine Zusammenfassung und Neubearbeitung von drei Aufsätzen des Verfassers in der Zeitschrift »Helios« über »Die Entwicklung der automatischen Telephonie in den letzten zehn Jahren« und behandelt in der Hauptsache das Strowgersystem in der von der Firma Siemens & Halske weiterentwickelten Form. Nach einem geschichtlichen Überblick über die Entwicklung des Selbstanschlußwesens ist zunächst der vollselbsttätige Betrieb behandelt (wobei auch die Anrufsucher gestreift werden), dann folgt ein Abschnitt über den halbselbsttätigen Betrieb und zum Schluß ein Überblick über die gegenwärtige Ausdehnung des Selbstanschlußbetriebs in Deutschland und — soweit es die lückenhaften Unterlagen zulassen — im Ausland. Als Anhang ist noch für diejenigen, die mit dem Lesen von Stromläufen vertraut sind, die Wirkungsweise eines Leitungswählers (Erdsystem mit Steuerschalter) an Hand einer Stromlaufzeichnung genauer erläutert

Da das Werk für weitere Kreise bestimmt ist, bringt der Verfasser von technischen Einzelheiten nur so viel, als für das Verständnis der Wählertätigkeit, der Verbindungsvorgänge usw. nötig ist. Dafür sind andere Fragen eingehender behandelt, z. B. die Wirtschaftlichkeit, praktische Erfahrungen, Betriebsergebnisse usw. Besonders hervorgehoben und erläutert ist die Möglichkeit weitgehender Unterteilung der Selbstanschlußnetze in Unter- und Hilfsämter, wofür als Beispiel das Fernsprechnetz Leipzig angeführt ist, das seit Juni d. J. teils voll-, teils halbselbsttätig betrieben wird.

Die in den Text eingestreuten Abbildungen (von Apparaten und Amtsteilen, schematische Apparat- und Schaltzeichnungen) sind gut ausgewählt.

Das Werk kann als Ergänzung der amtlichen Veröffentlichungen über das Selbstanschlußwesen auch den Fachbeamten als anregend empfohlen werden.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.

AR.

Archiv für Post und Telegraphie

Herausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Nr. 11 — Berlin, November — 1923

Verteilung der Fernsprechanschlüsse auf die einzelnen Berufsstände und Netzgruppen sowie Veränderungen im Anschlußbestand anläßlich der am 1. Oktober 1922 eingetretenen Gebührenerhöhungen.

Von Telegrapheninspektor Buttler in Berlin.

Für das gesamte Gebiet der Reichstelegraphenverwaltung sind im Herbst 1922 Ermittlungen darüber angestellt worden, wie sich die Fernsprechanschlüsse auf die einzelnen Berufsstände und Netzgruppen verteilen und wie sich der Bestand an Anschlüssen anläßlich der am 1. Oktober 1922 eingetretenen Gebührenerhöhungen verändert hat. Die Ergebnisse sind in den nachstehenden Zusammenstellungen und Abbildungen enthalten und sollen im folgenden näher besprochen werden.

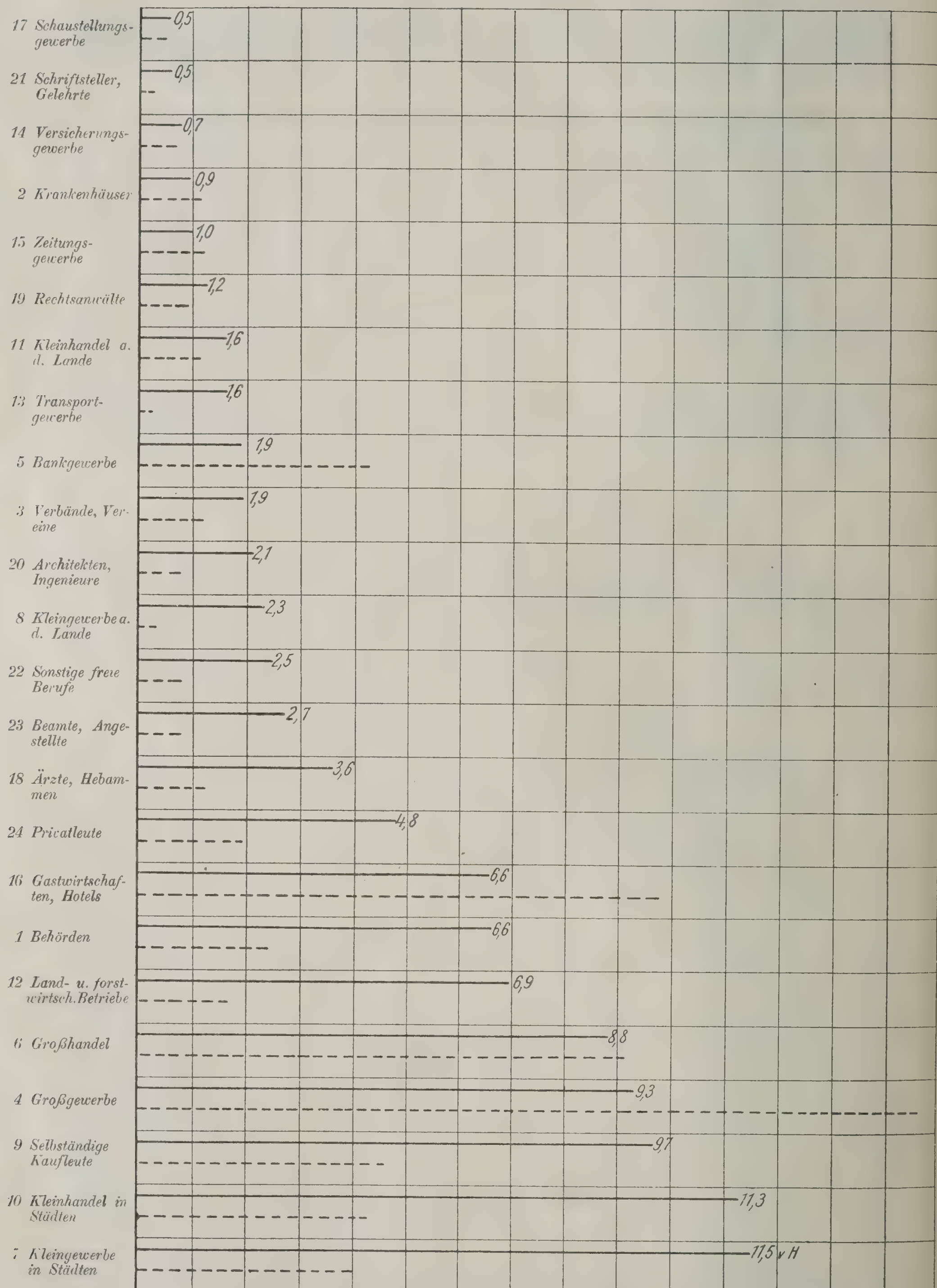
A. Verteilung der Fernsprechanschlüsse.

Zur Untersuchung der Frage, wie sich die Fernsprechanschlüsse auf die verschiedenen Berufsstände verteilen, sind die Fernsprechteilnehmer in 24 aus der Zusammenstellung 1 ersichtliche Gruppen gesondert worden. Die Zahl der einzelnen Netzgruppen beträgt 9 (vgl. Zusammenstellung 3).

1. Verteilung der Hauptanschlüsse auf die Berufsgruppen.

Die Zusammenstellung 2 zeigt in ihren obersten beiden Spalten die Verteilung sämtlicher Hauptanschlüsse des Reichs-Telegraphengebiets auf die 24 Berufsgruppen; die Abb. 1 enthält diese Berufsgruppen geordnet nach der Größe ihres Anteils. Es ergibt sich, daß der Kleinhandel und das Kleingewerbe in den Städten den stärksten Bestand an Hauptanschlüssen besitzen; auf sie entfällt nahezu ¼ aller Hauptanschlüsse. Diese Tatsache erklärt sich einfach aus der großen Zahl jener Betriebe in den Städten und auch daraus, daß diese Gewerbe — namentlich der Kleinhandel, z. B. Zigarrengeschäfte — den Fernsprecher zur Heranziehung von Kunden benutzen. Auf dem Lande dagegen ist der Anteil dieser beiden Berufsgruppen wesentlich geringer und beträgt nur rund 4 v H der Hauptanschlüsse. Zu den Hauptabnehmern der Hauptanschlüsse gehören ferner selbständige Kaufleute, Großgewerbe und Großhandel, Behörden, land- und forstwirtschaftliche Betriebe sowie Hotels und Gastwirtschaften; auf diese Berufsgruppen entfallen weitere rund 50 v H aller Hauptanschlüsse. Der Rest verteilt sich auf die übrigen Berufsgruppen. Der Anteil des Bankgewerbes erscheint gegenüber dem Großhandel recht gering. Das dürfte nicht nur auf die

Abb. 1.



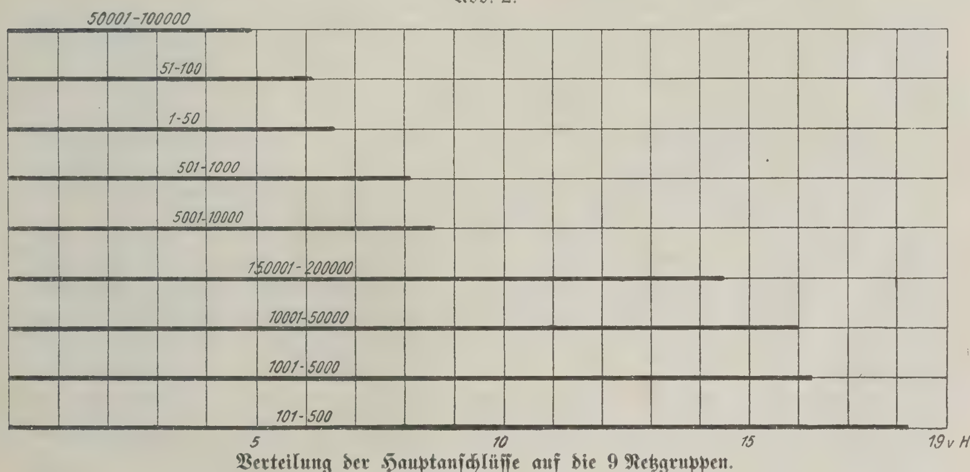
Verteilung der Haupt- und Nebenanschlüsse auf die Berufsgruppen.

verhältnismäßig geringe Zahl der Banken, sondern auch darauf zurückzuführen sein, daß das Bankgewerbe weit mehr als jede andere Berufsgruppe von Nebenanschlüssen Gebrauch macht (vgl. weiter unten). Die freien Berufe (Gruppen 18 bis 22) haben rund 10 v H aller Hauptanschlüsse inne; von diesen Berufen haben Schriftsteller und Gelehrte die geringste Zahl von Anschlüssen (0,5 v H).

2. Verteilung der Nebenanschlüsse auf die Berufsgruppen.

Die Verteilung der Nebenanschlüsse auf die Berufsgruppen ist in ähnlicher Weise wie die der Hauptanschlüsse in der Zusammenstellung 2 dargestellt; Abb. 1 stellt für jede Berufsgruppe das Verhältnis ihrer Hauptanschluß- zu ihrer Nebenanschlußzahl graphisch dar. Es ist zu erkennen, daß der Nebenanschluß den größten Wert für städtische Großbetriebe hat. Das zeigen am deutlichsten das Bankgewerbe, bei dem auf 100 Hauptanschlüsse 228 Nebenanschlüsse entfallen, ferner das an zweiter Stelle stehende Großgewerbe, die Behörden, das Zeitungsgewerbe, die Krankenhäuser und der Großhandel. Bei allen diesen

Abb. 2.



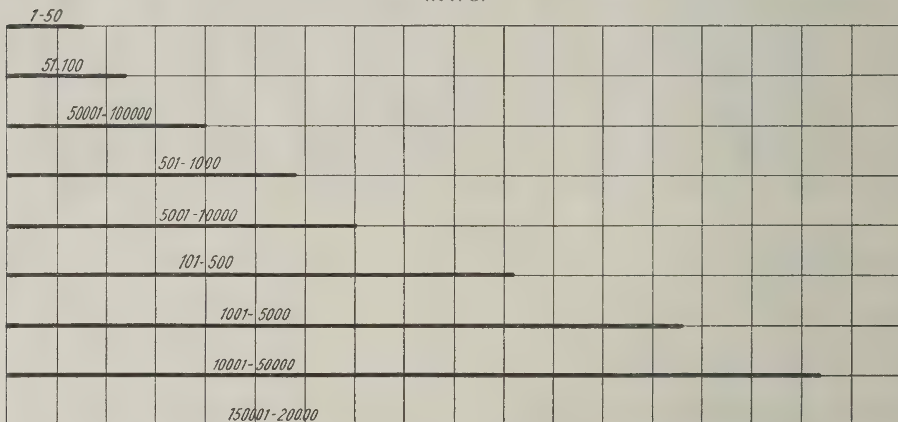
Verteilung der Hauptanschlüsse auf die 9 Netzgruppen.

Berufsgruppen entfällt auf einen Hauptanschluß mehr als ein Nebenanschluß. Bei den übrigen Berufsgruppen ist die Zahl der Nebenanschlüsse kleiner als die der Hauptanschlüsse; am geringsten ist sie bei den Berufen, deren Sitz das flache Land ist (Berufsgruppen 8, 11 und 12). Die Zusammenstellung 2 beantwortet ferner die Frage, in welchem Maße sich die einzelnen Berufsgruppen der durch Privatgesellschaften (nicht von der RTV) hergestellten Nebenanschlüsse bedienen. Die Zahl dieser Anschlüsse ist zwar überall geringer als die Zahl der posteigenen Nebenanschlüsse, erreicht aber in einzelnen Berufsgruppen eine beträchtliche Höhe. So bestehen im Bankgewerbe (5) neben 133 v H posteigenen 95 v H private Nebenanschlüsse. Auch in anderen Großbetrieben wird der private Nebenanschluß in beträchtlichem Umfang verwendet, so im Großgewerbe Gruppe 4 (49 v H private gegen 108 v H posteigene Nebenanschlüsse) und ähnlich im Großhandel, im Versicherungs- und im Zeitungsgewerbe, bei Behörden und in Krankenhäusern. Aber auch bei Privatleuten (24) finden sich verhältnismäßig viele private Nebenanschlüsse. Auf dem flachen Lande dagegen ist der Anteil der privaten Nebenanschlüsse sehr gering. Die Zahl der für Dritte (nicht für den Inhaber des Hauptanschlusses) hergestellten posteigenen Nebenanschlüsse ist am größten bei Privatleuten (24), bei den freien Berufen und bei Beamten und Angestellten (18 bis 23), bei Gastwirtschaften und beim Kleinhandel auf dem Lande.

3. Verteilung der Haupt- und Nebenanschlüsse auf die Netzgruppen.

In der Zusammenstellung 3 und den Abb. 2 bis 4 ist die Verteilung der Haupt- und Nebenanschlüsse sämtlicher Berufsgruppen auf die neun Netzgruppen dargestellt. Über 18 v H aller Hauptanschlüsse befinden sich hiernach in den zahlreichen kleinen Ortsnetzen für 101 bis 500 Anschlüsse, die nächstgrößeren Anteile von 16,3 und 16 v H in Mittelstädten mit 1001 bis 5000 und in Großstädten

Abb. 3.

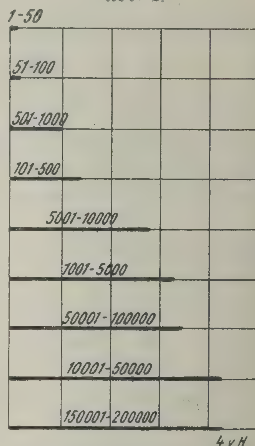


Verteilung der posteigenen Nebenanschlüsse auf die 9 Netzgruppen.

mit 10 000 bis 50 000 Anschlüssen. Etwa 15 v H aller Hauptanschlüsse sind allein im Berliner Ortsnetz (150 000 bis 200 000 Anschlüsse) enthalten, rund 5 v H im Hamburger Ortsnetz (50 000 bis 100 000 Anschlüsse). Das flache Land (mit Ortsnetzen von 1 bis 100 Anschlüssen) enthält etwa 13 v H der Hauptanschlüsse.

Eine ähnliche Gruppierung wie bei den Hauptanschlüssen zeigen die einzelnen Netzgruppen, wenn sie nach ihrem Bestand an posteigenen Nebenanschlüssen geordnet werden (vgl. Abb. 3). Auch hier umfassen jene oben an erster Stelle genannten vier Netzgruppen den größten Bestand an Nebenanschlüssen, wenn auch in anderer Aufeinanderfolge als bei den Hauptanschlüssen. Die größeren Netze enthalten im allgemeinen prozentual mehr Nebenanschlüsse als die kleinen, was sich aus der Zusammendrängung der für den Bedarf an Nebenstellen hauptsächlich in Frage kommenden größeren Betriebe in größeren Orten unschwer erklärt. Das flache Land (Netze von 1 bis 100 Anschlüssen) enthält nur 4 v H aller Nebenanschlüsse.

Abb. 4.



Verteilung der privaten Nebenanschlüsse auf die 9 Netzgruppen.

Die Abb. 4 zeigt die Netzgruppen geordnet nach ihrem Bestand an privaten Nebenanschlüssen. Sie läßt ebenso wie die Zusammenstellung 3 erkennen, daß die Nebenstellenindustrie auf dem flachen Land und in kleinen Orten kaum Fuß gefaßt hat, wahrscheinlich weil die Unkosten hier wegen ungünstiger örtlicher Verhältnisse und geringen Bedarfs zu groß sind. Die Netzgruppen von 1 bis 100 Anschlüssen enthalten zusammen nur 0,3 v H aller Nebenanschlüsse, während in den gleichen Netzgruppen der Bestand an posteigenen Nebenanschlüssen 4 v H aller Nebenanschlüsse beträgt.

B. Veränderungen des Fernsprechanschluß-Bestandes anläßlich der Gebührenerhöhungen.

Von den am 1. Oktober 1922 und am 1. März 1923 eingetretenen Veränderungen des Fernsprechanschluß-Bestandes sind im vorliegenden Fall am wichtigsten die Kündigungen von Anschlüssen anläßlich der Gebührenerhöhung, da sie ein Bild von der Wirkung der Erhöhungen auf die einzelnen Berufsstände geben. Sie allein sind daher im folgenden berücksichtigt worden, dagegen nicht die Kündigungen, die andere Ursachen haben.

1. Kündigungen von Hauptanschlüssen.

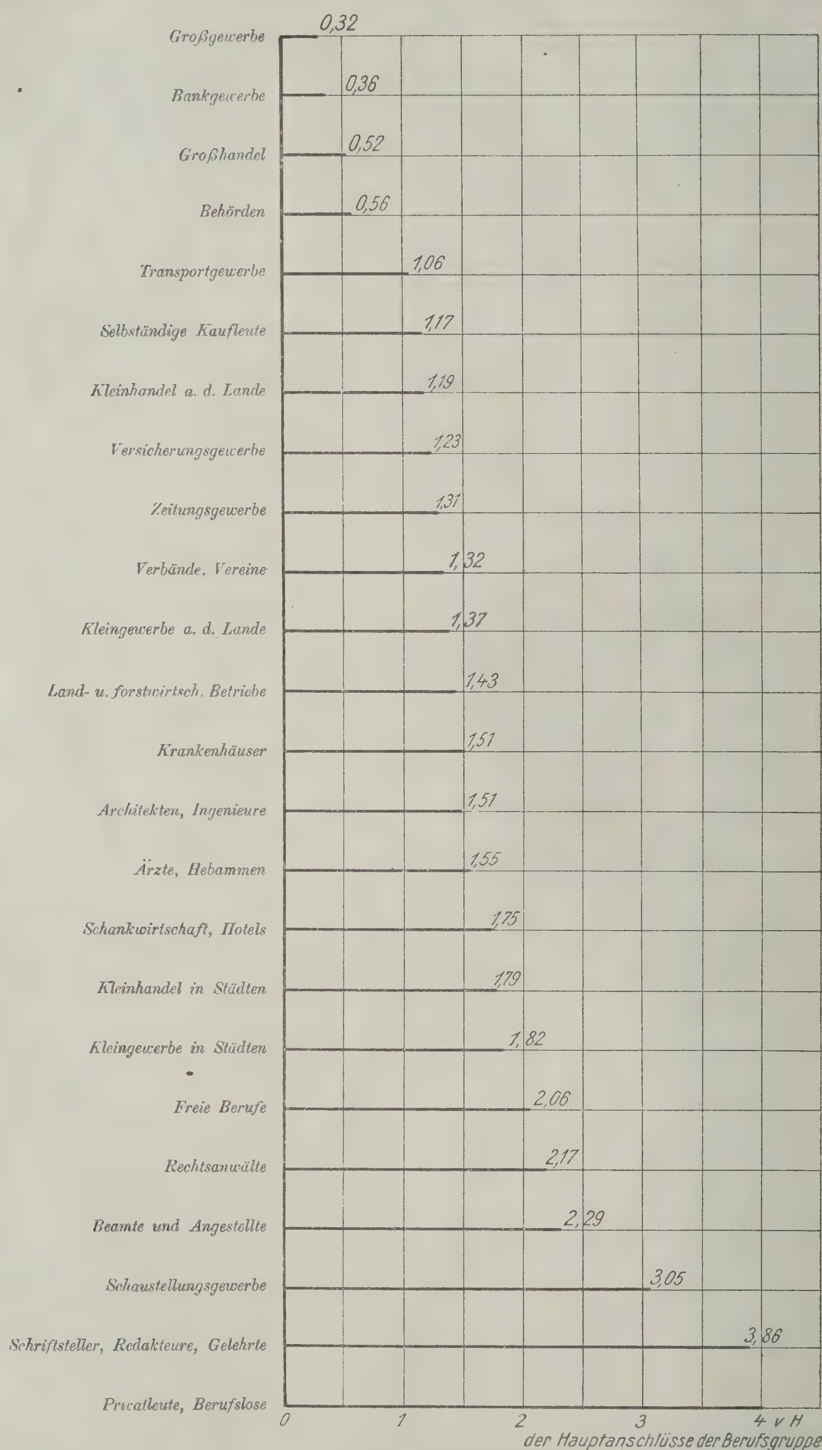
Die Zusammenstellung 4 läßt erkennen, wieviel Hauptanschlüsse von jeder Berufsgruppe anläßlich der Gebührenerhöhungen gekündigt worden sind; die Netzgruppen bleiben hierbei außer Betracht. In Abb. 5 sind die Berufsgruppen nach der Zahl der Kündigungen aus Anlaß der Gebührenerhöhung vom 1. Oktober 1922 geordnet dargestellt.

Die meisten Kündigungen anläßlich der Gebührenerhöhung vom 1. Oktober 1922 erfolgten in den Berufsgruppen der Privatleute sowie der Schriftsteller, Redakteure und Gelehrten; diese Schichten empfinden also die Verteuerung des Fernsprechers am härtesten. Daß an dritter Stelle das Schaustellungsgewerbe steht, hat seine Ursache vermutlich in der hohen steuerlichen Belastung dieses Gewerbes, infolge deren diese Betriebe weiteren Belastungen möglichst aus dem Wege zu gehen suchen. Nun folgen aufeinander die Berufsgruppen 23 (Beamte und Angestellte), 19 (Rechtsanwälte und Notare) und 22 (andere freie Berufe) und in einigem Abstand die Gruppen 18 (Ärzte usw.) und 20 (Architekten usw.). Von diesen Berufen hat jeder durchschnittlich 2,24 v H seiner Anschlüsse gekündigt; mit dieser Zahl stehen die freien Berufe an dritter Stelle hinter den Berufslosen und dem Schaustellungsgewerbe. Auch das Kleingewerbe in den Städten sowie der städtische Kleinhandel und die Schankwirtschaften kündigten verhältnismäßig viel; vielleicht ist bei den letzten beiden Berufsgruppen die in Ladengeschäften und Schankwirtschaften übliche Überwälzung der Gesprächsgebühren (nebst einem Zuschlag) auf die Kunden heute nicht mehr in dem früheren Umfang möglich, weil sich das Publikum mehr Beschränkung im Fernsprechen auferlegt. Ihre geringste Wirkung zeigt die Gebührenerhöhung bei den Behörden, dem Großhandel, dem Bankgewerbe und dem Großgewerbe; jede dieser vier Berufsgruppen hat im Durchschnitt nur 0,44 v H ihrer Hauptanschlüsse gekündigt.

Die zweite Spalte der Zusammenstellung 4 zeigt die Wirkung der Gebührenerhöhung vom 1. Januar 1923. Bei den meisten Berufsgruppen stimmt die Verhältniszahl der Kündigungen anläßlich dieser Erhöhung mit der entsprechenden Zahl für die Erhöhung vom 1. Oktober 1922 überein; größere Unterschiede treten nur bei einzelnen Berufsgruppen auf. So hat die Zahl der Kündigungen zugenommen bei Verbänden (Gruppe 3) und beim Kleinhandel auf dem Lande (Gruppe 11), dagegen hat sie im Schaustellungsgewerbe (Gruppe 17), bei einigen freien Berufen, bei Beamten und Angestellten (Gruppen 19, 21, 23) und bei Privatleuten (Gruppe 24) abgenommen, vermutlich weil inzwischen eine größere Anpassung der Einkommen an die Geldentwertung stattgefunden hat. Da sich die Wirkung der Gebührenerhöhung vom 1. Januar 1923 nicht wesentlich von derjenigen der früheren Erhöhung unterscheidet, wird im folgenden nur die Wirkung der Gebührenerhöhung vom 1. Oktober 1922 weiter besprochen werden.

Die Zusammenstellung 4 wird durch die Zusammenstellung 5 ergänzt, die für jede Berufsgruppe die Zahl der zum 30. September 1922 gekündigten Hauptanschlüsse der Zahl der neuangemeldeten Hauptanschlüsse gegenüberstellt.

Abb. 5.



Kündigung von Hauptanschlüssen anläßlich der Gebührenerhöhung am 1. Oktober 1922.

Die beiden Schlußsummen dieser Zusammenstellung zeigen, daß die Gesamtzahl der Neuanmeldungen die Gesamtzahl der Kündigungen um etwa 75 v H überstiegen hat. Das gilt aber nur vom Gesamtergebnis; in einzelnen Berufsgruppen, die in der Zusammenstellung mit einem * versehen sind, hat ein Abgang an Hauptanschlüssen stattgefunden, weil die Kündigungen zahlreicher als die Neuanmeldungen waren. Es sind dies im allgemeinen dieselben Berufsgruppen, die auch hinsichtlich der Zahl der Kündigungen (Zusammenstellung 4) an erster Stelle stehen (Berufsgruppen 24, 21, 23 und 19), vor allem wieder die Privatleute und die meisten freien Berufe, aber auch Schankwirtschaften, Krankenhäuser und Behörden. Wenn man hieraus folgern will, daß die wirtschaftliche Lage jener Berufsgruppen schlecht ist, so könnte umgekehrt der Schluß gerechtfertigt sein, daß in allen Berufsgruppen die wirtschaftliche Lage gut ist, in denen die Neuanmeldungen wesentlich zahlreicher als die Kündigungen sind. Das ist vor allem der Fall beim Großgewerbe (4) und Bankgewerbe (5), beim Großhandel (6), beim Kleingewerbe auf dem Lande (8), bei den selbständigen Kaufleuten (9), beim Kleinhandel auf dem Lande (11), bei land- und forstwirtschaftlichen Betrieben (12) und im Versicherungsgewerbe (14). Diese Berufsgruppen zeigen ihre Tragfähigkeit auch darin, daß sie nur einen verhältnismäßig kleinen Teil ihres Hauptanschlußbestandes gekündigt haben (vgl. Zusammenstellung 4).

2. Kündigung von Nebenanschlüssen.

Die anläßlich der Gebührenerhöhung vom 1. Oktober 1922 erfolgten Kündigungen von Nebenanschlüssen in den verschiedenen Berufsgruppen zeigt die Zusammenstellung 6. Beim Vergleich mit der ersten Spalte der Zusammenstellung 4 (Kündigung von Hauptanschlüssen anläßlich der Gebührenerhöhung vom 1. Oktober 1922) zeigt sich, daß viele Berufsgruppen ihre Nebenanschlüsse in demselben Umfang wie ihre Hauptanschlüsse gekündigt haben. Es finden sich jedoch auch Abweichungen. So geben die Berufsgruppen 17 (Schaustellungsgewerbe), 16 (Gastwirtschaften) und 2 (Krankenhäuser) in größerem Maße als die übrigen ihre Hauptanschlüsse zugunsten von Nebenanschlüssen auf, während umgekehrt Ärzte (18), ländlicher Kleinhandel (11) und selbständige Kaufleute (9) prozentual mehr Nebenanschlüsse als Hauptanschlüsse gekündigt haben.

Berechnet man, wieviel v H jeder Anschlußart durchschnittlich in jeder Berufsgruppe gekündigt worden sind, so ergeben sich 1,63 v H der Hauptanschlüsse und 1,45 v H der Nebenanschlüsse. Im ganzen betrachtet ist also der Abgang an Hauptanschlüssen infolge Gebührenerhöhung größer als der an Nebenanschlüssen.

Zusammenstellung 1.

1 Reichs-, Staats-, Kommunalbehörden, Lehrinstitute (einschl. Dienstanschlüsse für Post, Telegraphie und Fernsprechwesen).
2 Krankenhäuser, medizinische Institute, Bäder, Kliniken.
3 Verbände, Vereine, Stiftungen.
4 Industrieunternehmungen und Bergbau (Großgewerbe).
5 Bankgewerbe.
6 Großhandel einschl. der Handelsagenturen.
7 Kleingewerbe und Handwerker in Städten.
8 Desgl. auf dem Lande.
9 Selbständige Kaufleute.
10 Kleinhandel (Ladengeschäfte usw.) in Städten.
11 Desgl. auf dem Lande.
12 Land- und forstwirtschaftliche Betriebe (einschl. Molkereien, Gärtnereien, Tierzucht und Fischerei).
13 Transportgewerbe.
14 Versicherungsgewerbe.
15 Zeitungsgewerbe und Verlage.
16 Gast- und Schankwirtschaft, Hotelgewerbe.
17 Musik-, Theater- und Schaustellungsgewerbe.
18 Ärzte, Tierärzte, Zahnärzte, Hebammen.
19 Rechtsanwälte und Notare.
20 Architekten, Ingenieure, Künstler.
21 Schriftsteller, Redakteure, Gelehrte.
22 Andere freie Berufe.
23 Beamte und Angestellte.
24 Privatleute und Berufslose.

Zusammen

Verteilung der Haupt- und Neben

	Berufs							
	1	2	3	4	5	6	7	8
Bestand an Hauptanschlüssen Zahl	78 002	10 807	21 960	111 006	22 424	104 828	137 247	26 660
Bestand an Hauptanschlüssen v H der Gesamtzahl	6,6	0,9	1,9	9,3	1,9	8,8	11,5	2,3
Bestand an Nebenanschlüssen Zahl	114 087	12 918	13 738	174 538	51 095	107 753	49 021	3 185
Bestand an Nebenanschlüssen v H der Zahl der Hauptanschlüsse jeder Berufsgruppe	146,5	119,5	62,7	157,0	228,0	102,6	35,7	11,9
Die Nebenanschlüsse sind posteigen für den Inhaber des Hauptanschlusses v H*)	122,0	96,0	46,6	103,0	121,0	70,0	26,6	10,0
Die Nebenanschlüsse sind posteigen für Dritte v H*)	2,9	4,1	4,5	5,0	12,0	6,4	6,38	1,72
Die Nebenanschlüsse sind private v H*)	21,6	19,4	11,6	49,0	95,0	26,2	2,68	0,2

Zusammen

Verteilung der Haupt- und Nebenanschlüsse

	Netz		
	1—50	51—100	101—500
Hauptanschlüsse v H der Gesamtzahl	6,6	6,1	18,2
Posteigene Nebenanschlüsse v H der Gesamtzahl aller Nebenanschlüsse	1,6	2,4	10,2
Private Nebenanschlüsse v H der Gesamtzahl aller Nebenanschlüsse	0,1	0,2	1,4

Zusammen

Kündigung von Hauptanschlüssen anläßlich der Gebühren

	Berufs							
	1	2	3	4	5	6	7	8
Gebührenerhöhung am 1. Oktober 1922								
Kündigungen in v H der Hauptanschlüsse jeder Berufsgruppe	0,56	1,51	1,32	0,32	0,36	0,52	1,82	1,37
Gebührenerhöhung am 1. Januar 1923								
Kündigungen in v H der Hauptanschlüsse jeder Berufsgruppe	0,81	1,57	2,3	0,34	0,024	0,61	1,87	1,64

Zusammen

Kündigungen und Neuanmeldungen von

	Berufs								
	1*)	2*)	3	4	5	6	7	8	9
Zahl der zum 30. September 1922 gekündigten Hauptanschlüsse. (Kündigungen anläßlich der Gebührenerhöhung und aus anderen Gründen)	783	164	425	577	136	737	3 145	504	1 734
Zahl der am 1. Oktober 1922 vorliegenden unerledigten Anmeldungen auf Hauptanschlüsse abzüglich der zurückgezogenen Anmeldungen	548	61	534	3 604	2 590	5 478	3 803	1 413	4 536

Zusammen

Kündigung von Nebenanschlüssen anläßlich

	Berufs							
	1	2	3	4	5	6	7	8
Kündigungen in v H der Nebenanschlüsse jeder Berufsgruppe	0,63	0,63	1,34	0,32	0,10	0,55	1,75	1,36

*) der Hauptanschlüsse jeder Berufsgruppe.

stellung 2.

anschlüsse auf die Berufsgruppen.

gruppen															
9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
114 940	133 315	18 511	82 076	18 896	8 756	11 926	78 862	5 561	42 556	14 713	25 196	6 113	29 481	31 618	56 445
9,7	11,3	1,6	6,9	1,6	0,7	1,0	6,6	0,5	3,6	1,2	2,1	0,5	2,5	2,7	4,8
56 769	51 167	2 262	19 198	13 016	8 010	14 640	25 920	4 631	14 880	11 199	9 529	1 992	9 558	8 128	21 918
49,4	38,3	12,2	23,4	68,6	91,5	122,6	32,9	83,4	34,9	76,2	37,7	32,5	32,4	25,7	38,9
31,8	26,7	10,3	19,6	53,0	67,2	95,5	20,3	63,0	29,5	63,4	26,6	18,7	20,9	12,9	19,6
7,6	7,4	1,75	1,78	4,3	4,5	5,4	6,3	7,9	3,4	4,6	7,2	10,8	9,2	10,6	14,0
10,0	4,2	0,15	2,03	11,3	19,8	21,7	6,3	12,5	2,0	8,2	3,9	3,0	2,3	2,2	5,3

stellung 3.

aller Berufsgruppen auf die 9 Netzgruppen.

gruppen					
501—1 000	1 001—5 000	5 001—10 000	10 001—50 000	50 001—100 000	150 001—200 000
8,1	16,3	8,6	16,0	4,9	14,5
5,9	13,6	7,0	16,3	4,0	17,4
1,0	3,3	2,8	4,2	3,4	4,2

stellung 4.

erhöhungen am 1. Oktober 1922 und am 1. Januar 1923.

gruppen															
9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
1,17	1,79	1,19	1,43	1,06	1,23	1,31	1,75	3,05	1,55	2,17	1,51	3,86	2,06	2,29	4,0
1,25	1,76	1,9	1,1	0,97	1,53	1,0	1,98	1,3	1,44	0,81	1,34	1,6	2,1	1,5	2,6

stellung 5.

Hauptanschlüssen zum 1. Oktober 1922.

gruppen															Zusammen
10	11	12	13	14	15	16*)	17	18*)	19*)	20	21*)	22	23*)	24*)	
2 640	380	1 027	231	118	177	1 700	129	853	233	441	232	711	860	2 647	20 584
3 089	763	2 670	403	351	213	1 360	139	548	144	731	104	870	622	1 101	35 675

stellung 6.

der Gebührenerhöhung am 1. Oktober 1922.

gruppen															
9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
1,19	1,70	1,77	1,42	0,56	0,85	0,96	1,20	1,49	2,75	1,77	1,52	3,26	2,16	2,15	3,29

Die Übersiedelung des General-Postamtspräsidenten v. Seegebarth nach Ostpreußen 1806—1809[1]).

Von Rechnungsrat Springer, Oberpostkassenrendant in Bremen.

Am 16. Oktober 1806, wenige Tage nach dem Zusammenbruch des preußischen Staats, erließ König Friedrich Wilhelm III. von Preußen von Halberstadt aus folgenden Befehl an den General-Postamtspräsidenten v. Seegebarth in Berlin:

> »Mein lieber General Post Amts Präsident von Seegebarth.
> Da dem Feinde jetzt der Weg nach Berlin offen stehet und Ich weder Euch noch die General Post Amts Etats Register und Cassenbücher in feindliche Hände gerathen laßen will[2]), so befehle ich Euch, Euch damit schleunigst nach Cüstrin zu begeben und daselbst Meine Ankunft zu Empfangnahme weiterer Befehle zu erwarten. Ich bin Euer affectionirter König«.

Aber auch in der Festung Küstrin war kein Halten. Am 27. Oktober hatte Napoleon seinen feierlichen Einzug in Berlin gehalten; die königliche Familie, die Spitzen der Staatsbehörden und die öffentlichen Kassen flohen weiter nach Ostpreußen und kamen im November in Königsberg an. Ihnen folgte am 9. Dezember die Königin und am Tage darauf der König selbst. Wie verzweifelt die allgemeine Lage Preußens schien, und wie sehr das Vertrauen auf die Armee erschüttert war, erhellt aus folgendem, am 8. November 1806, noch vor Ankunft des Königs, ergangenen Schreiben des Präsidenten der Ostpreußischen Kriegs- und Domänenkammer[3]), v. Auerswald, an das Königsberger Hofpostamt:

> »Es gebietet die Vorsicht, schon frühzeitig darauf Bedacht zu nehmen, welche Maaßregeln zur Sicherstellung der königl. Cassen zu ergreifen sind, wenn die französische Armee noch weiter vordringen und Preußen zu occupiren entschloßen seyn sollte.
>
> Die späte Jahreszeit macht den Waßer Transport zu ungewis, als daß man sich hierauf allein verlaßen sollte und es wird dahero in alle Wege dafür gesorgt werden müßen, daß der Transport zu Lande ausgeführt werde.
>
> Wegen Ausmittelung der in der Stadt auf dem Nassengarten und den städtschen Huben[4]) vorhandenen Wagen und Pferde, die zu diesem Zweck

---

[1]) Der Stoff zu vorliegender Arbeit ist größtenteils einem Aktenband im Geheimen Postarchiv zu Berlin über die Tätigkeit des General-Postamtspräsidenten von Seegebarth in Königsberg (Pr.) und Memel während des Krieges 1806/1807 und in der Nachkriegszeit entnommen worden. Geringe Ergänzungen boten das Geheime Staatsarchiv in Berlin und das Staatsarchiv in Königsberg. Das einschlägige Schrifttum ist wenig reichhaltig.

[2]) Nach der Schlacht bei Jena marschierten die französischen Heere sogleich auf Berlin los, das ihnen schutzlos preisgegeben war. Zwar gelang es trotz unbeschreiblicher Verwirrung, die Geheimakten und die Kassenbücher und -belege zu retten, die Flucht war aber doch so eilfertig, daß Präsident v. Seegebarth nicht einmal Zeit gehabt hatte, die auf seinem Tische liegenden Reinschriften zu vollziehen. Bemerkt sei, daß sich nur die Chefs der obersten Staatsbehörden und die Kassen nach Ostpreußen begaben, die Ministerien usw. selbst aber in Berlin zurückblieben.

Wie kopflos man damals war, erhellt aus der Anordnung des Berliner Gouvernements vom 19. Oktober 1806, daß »im Interesse der Stadt Berlin« alle Fahrposten nach Ost- und Westpreußen, Schlesien, Pommern und Hamburg sofort einzustellen seien, um »die Fortschaffung des baren Geldes und der im Fall einer feindlichen Besetzung erforderlichen Waren und Lebensmittel zu verhüten«. Glücklicherweise sah man das Unsinnige dieser Anordnung bald ein und hob sie schon nach drei Tagen wieder auf. Vgl. Stephan, Geschichte der Preußischen Post S. 341.

[3]) Die Kriegs- und Domänenkammern waren die Vorläufer der heutigen Regierungen. In Ostpreußen bestanden die Ostpreußische Kammer in Königsberg und die Litauische Kammer in Gumbinnen.

[4]) Nassengarten und Hufen sind zwei Außenstadtteile von Königsberg mit teilweise noch heute ganz ländlichen Verhältnissen.

benuzt werden können, sind bereits durch den Geheimen Krieges Rath und Polizei Director Frey die nöthigen Verfügungen getroffen, und das Resultat hievon wird die Lastenanzahl bestimmen, die durch diese Fuhrwerke fortgeschaft werden können.

Nach eingezogenen Nachrichten kann ein mit vier Pferden bespannter Wagen, wenn er am Strande[5]) sechs Meilen den Tag machen soll, nur 18 Centner und ein mit sechs Pferden bespannter Wagen 24 Centner aufnehmen; um nun zu einer genauen Übersicht zu gelangen, wie viel vier oder sechsspännige Wagen erforderlich sind, alle in der Stadt befindliche und von den Unterbehörden einzusendende königl. Cassen fortzuschaffen, ersuche ich ein königl. Wohllöbliches Hof Postamt, einen ohngefähren Überschlag von dem Wagen Bedarf zur Fortschaffung der königl. Post Cassen Gelder mit Berücksichtigung der hier zu erwartenden General Post und der übrigen einzusendenden Post Cassen Gelder des fördersamsten anfertigen und mir zur ferneren Verfügung baldigst zustellen zu laßen.

Übrigens ist die Sache E. königl. Wohllöblichen Hof Postamts die erforderlichen Kasten und Fäßer zur Einpackung der Gelder in Zeiten anzuschaffen, um alles dergestalt in Bereitschaft zu sezzen, daß ohne Verzug die Absendung der Gelder erfolgen könne, auch die Offizianten zu bestimmen, die mitgehen sollen«.

Dieses Schreiben wurde dem damals bereits in Königsberg befindlichen General-Postamtspräsidenten v. Seegebarth vorgelegt, der es sogleich am folgenden Tage[6]) dahin beantwortete, daß die Generalpostkasse mit eigenen Wagen versehen wäre; Personal und Gelder könnten mit 14 Pferden fortgeschafft werden, von denen sechs für den ersten, je vier für die beiden anderen Wagen bestimmt wären. Zum Fortschaffen des Königsberger Hofpostamts und der noch aus Südpreußen und Schlesien zu erwartenden Kassen genügten drei vierspännige Wagen, so daß der Gesamtbedarf der Postbehörden sich auf drei tüchtige Wagen und 26 Pferde belaufen würde.

Wenige Tage später schon, am 11. November, folgte ein weiteres Schreiben Auerswalds, daß alle Kassen nebst dem Gepäck der Königsfamilie »noch in dieser Woche« zu Wasser nach Pillau geschafft werden sollen; es wäre anzugeben, welcher Schiffsraum gebraucht würde und für welche hochwertigen Gegenstände der Landweg[7]) vorzuziehen wäre. Gleichzeitig erging Einladung zu einer gemeinsamen mündlichen Besprechung der Maßnahmen im Kneiphöfischen Rathause zu Königsberg, zu der Seegebarth den Geheimen Sekretär Rohde entsandte. Von Pillau sollten dann die »Königlichen Armaturen und Effekten« mit drei Schiffen, Henriette, Resolution und Wilhelmine, nach einem Ostseehafen weitergehen, den der Schiffer aus seiner versiegelten, erst in See fünf Meilen von Pillau zu öffnenden Anweisung ersehen sollte[8]).

Die damals in der Staatsverwaltung herrschende Zerfahrenheit bewirkte aber bald wieder eine Änderung des Planes, der bei schon vorgeschrittener

---

[5]) Vgl Anm. 9.

[6]) Bemerkenswert ist die überaus schnelle Erledigung aller Eingänge, oft noch an demselben Tage, durch den Präsidenten v. Seegebarth, der, wie die Akten ausweisen, die meisten Entwürfe selbst fertigte oder für ihre Anfertigung auf den eingegangenen Schriftstücken genaue und umfangreiche Anweisungen gab.

Persönliches über von Seegebarth, der am 24. Januar 1806 zum General-Postamtspräsidenten und am 23. Dezember 1808 zum General-Postmeister ernannt wurde, s. Stephan, a. a. O. S. 275.

[7]) Das Frische Haff, durch das der Wasserweg von Königsberg nach Pillau geht, friert sehr leicht zu und bringt den etwa einfrierenden Schiffen große Gefahren. Die Vorsicht gebot daher im November, also bei recht später Jahreszeit, den Schiffen wertvolle Ladung nicht anzuvertrauen.

[8]) Der Vertrag mit dem Schiffer befindet sich im Geheimen Staatsarchiv in Berlin, Akten des Präsidenten der Oberrechnungskammer v. Schlabrendorf und des Königsberger General-Kassendepartements.

Jahreszeit jedem Kenner ostpreußischer Witterungsverhältnisse von vornherein verfehlt erscheinen mußte. Präsident v. Auerswald benachrichtigte nämlich am 20. November den General-Postamtspräsidenten, daß die Beförderung der Kassen usw. zu Lande nach Memel in die Wege geleitet worden wäre und in den ersten Tagen der nächsten Woche erfolgen sollte. Die Fuhrleute hätten Weisung erhalten, sich bei v. Seegebarth zu melden und sich jederzeit zur Abreise bereit zu halten. Der Reiseweg, ob »am Strande«, d. h über die Kurische Nehrung[9]), über Labiau oder über Tilsit, sollte näherer Verabredung mit den Fuhrleuten vorbehalten bleiben. Etwa notwendig erscheinende militärische Bedeckung sollte vom Gouvernement in Königsberg angefordert werden. Beigefügt war folgende Nachweisung der zur Beförderung der Postkassen zu stellenden Wagen, Gespanne und Fuhrleute:

	Gebraucht wurden	Gestellt wurden Wagen	Pferde	Fuhrmann, Wohnung, Haus-Nr.
1. Generalpostkasse:	0 Wagen, 14 Pferde	0	4	Prange, Unterhaberberg 623,
		0	6	Siebert, Oberhaberberg 790,
		0	4	Joh. Mich. Plehn, Alter Garten 502 1/2.
2. Hofpostamt:	3 Wagen, 12 Pferde	1	4	Fischer, Vorder Sackheim 90,
		1	4	Brandt, Sackheimer Sprindgasse 43,
		1	4	Reimer, Hinteranger 127.

Die Übersiedelung fand dann ohne Verzug statt.

In dem verhältnismäßig kleinen Memel drängte sich nun alles zusammen, die königliche Familie nebst Gefolge, die Spitzen der Behörden mit Personal und Akten, die Staatskassen. Infolgedessen fehlte es bald an Raum. Zwar war, wie aus einer Meldung[10]) des Postdirektors Müller in Memel an den Präsidenten v. Seegebarth hervorgeht, für die Generalpostkasse ein Haus mit acht Stuben nebst Stallung und Wagenschuppen bereitgestellt worden; über die Unterbringung des Königsberger Hofpostamts und der sonstigen Kassen aber melden die Akten nichts. Sie wird unter den damaligen Verhältnissen eng genug gewesen sein, die Wagen standen teilweise auf der Straße[11]).

Von Dauer war der Aufenthalt in Memel aber nicht, wenigstens für die Kassen, denn schon am 9. Dezember weist Seegebarth darauf hin, daß auf die

---

[9]) Der älteste und noch im Anfang des 19. Jahrhunderts gebräuchlichste Weg von Berlin und Königsberg nach Memel und weiter nach Riga und Petersburg ging längs der Kurischen Nehrung, und zwar unmittelbar am Strande des Kurischen Haffs auf der sogenannten Spülung, dem vom Wasser angefeuchteten Ufersaum, denn im übrigen ist die Nehrung versandet und recht unwegsam.

[10]) Diese Meldung gewährt auch Einblicke in den Postbeförderungsdienst während des Krieges. Müller berichtet:

> »Die hierher zurück und aus Rußland noch angekommene Correspondence nach Stettin und der Neumark bis Frankfurth, Cotbus und Crossen habe ich heute durch den zu Swinemünde wohnenden Schiffer Matz abgeschickt, welcher einen Revers gegeben, für erhaltene 20 Rthlr. dafür zu sorgen, daß selbige dem Postamt in Stettin richtig abgegeben werde. Der Schiffer ist ein biederer, älterer, vernünftiger Mann, der mir mündlich noch versprochen, aller Gefahr auszuweichen und für den ihm anvertrauten Briefbeutel so zu sorgen, daß selbiger keine Gefahr laufen könne, welches auch um so weniger zu vermuten, da noch mit letzter Post ein Cartenschluß aus Stettin hierher gekommen. Der Schiffer wird sein Schiff in Swinemünde lassen und mit einem Boht nach Stettin heraufgehen, jedoch nicht eher als bis er über alles ganz genaue Nachricht eingezogen.«

Fast gefährlicher als der Feind scheinen für die Postsendungen die eigenen preußischen Truppen gewesen zu sein, denn Seegebarth mußte beim Generalgouverneur von Preußen, Generalleutnant v. Rüchel, Beschwerde darüber führen, daß eine in Cörlin stehende Kavallerieabteilung aus Kolberg alle Posten durchsuchte und die darin enthaltenen Lebensmittel beschlagnahmte, einmal gar 88 Pakete; er bäte um Abhilfe, da selbst der Feind die Postanstalten schonte. Für uns Lebende ist hierbei bemerkenswert, daß wir in bezug auf Rücksichtnahme auf Postverkehr und Privateigentum im Kriege heute erheblich zurückgekommen sind.

[11]) Akten des Geheimen Staatsarchivs in Berlin.

baldige Weiterschaffung der Kassen nach Rußland Bedacht zu nehmen sein werde[12]). Die französischen Heere drangen nämlich mit immer stärkerer Macht gegen die Weichsel vor; die Überwindung dieses Hindernisses schien nur eine Frage der nächsten Zeit zu sein[13]).

Um die Überführung der Staatskassen ins Ausland möglichst einfach und einheitlich zu gestalten, wurden sie durch königlichen Erlaß vom 10. Januar 1807 sämtlich dem Geheimen Oberfinanzrat v. Schlabrendorf (später Präsident der preußischen Oberrechnungskammer) unterstellt. Das Personal sollte aufs Allernotwendigste beschränkt werden. Zur Ausführung aber kam der Fluchtplan vorerst noch nicht, denn die Ereignisse auf dem Kriegsschauplatz schritten nicht so schnell vorwärts, wie man nach den bisherigen Erfahrungen gefürchtet hatte. Inzwischen nämlich war endlich eine russische Armee den preußischen Truppen zu Hilfe gekommen und hatte mit Unterstützung des preußischen Generals v. L'Estocq, dessen Heeresabteilung schließlich den Ausschlag gab, in der Schlacht bei Pr. Eylau am 7. und 8. Februar 1807 den Franzosen ein gewisses Halt geboten. Auch der strenge ostpreußische Winter machte sich geltend; kurz, es vergingen mehrere Monate, bis die französische Armee den Vormarsch wieder aufnahm. Nachdem ein Gefecht bei Heilsberg am 10. Juni 1807 für die verbündeten Russen und Preußen siegreich ausgegangen war, wurden sie am 14. Juni bei Friedland vollständig geschlagen. Die unmittelbare Folge war die Besetzung Königsbergs durch die Franzosen.

Nun schien es an der Zeit, die in Memel untergebrachten Kassen über die russische Grenze in Sicherheit zu bringen, was dann auch sehr bald geschah. Bereits am 30. Juni zeigte der Generalpostkassenrendant Engel an, daß er am Tage zuvor glücklich in Riga angekommen wäre und dort bei der Witwe Wendt in der Sandstraße Unterkunft gefunden hätte. Sämtliche Kassenwagen wären drei Werst seitwärts von der Stadt aufgefahren, die Pferde dort in Ställen untergebracht und das Personal in der Stadt einquartiert worden; er erbäte weitere Verhaltungsbefehle. Der Bescheid lautete indes dahin, daß die Kassen vorläufig dem Geheimrat v. Schlabrendorf unterständen und sich von diesem Weisungen zu erbitten hätten.

Nach dem am 9. Juli 1807 geschlossenen, so überaus ungünstigen Frieden zu Tilsit kehrten die Königsfamilie und die Spitzen der Behörden nach Königsberg zurück, und dort erschloß sich den Ministern und dem General-Postamtspräsidenten ein reiches Arbeitsfeld, letzterem durch die Neureglung der Postverhältnisse mit den von Preußen abgetrennten Gebieten und mit den neuen Grenznachbarn, wobei Mißhelligkeiten mit den französischen Behörden nicht ausblieben. Der überaus rührige Seegebarth gab auch hierfür bis ins einzelne gehend persönlich die Richtlinien an.

Daneben bereitete ihm das Hofpostamt in Königsberg erhebliche Sorge. Hofpostdirektor war damals Johann Ludwig Wagner[14]), der sich in jüngeren Jahren während des siebenjährigen Krieges große Verdienste um den Staat erworben hatte, jetzt aber überaltert und seiner Stellung, namentlich in jener schwierigen Zeit, ganz und gar nicht mehr gewachsen war. Wagner hatte sich durch schroffes, wenig entgegenkommendes Auftreten nach allen Seiten unbeliebt gemacht. Die Folgen davon waren Beschwerden und schließlich sogar Bestrafungen. Um den Postbetrieb kümmerte sich Wagner wenig, so daß das

---

[12]) Auch für die Weiterschaffung der Kassen von Memel nach Riga war zunächst der Seeweg in Aussicht genommen worden; es sollten 4 Schiffe benutzt werden.

[13]) Die Postämter in Marienwerder, Graudenz, Culm, Ostrometzko, Thorn und Plock erhielten am 2. Dezember vom General-Postamtspräsidenten Anweisung, den Übergang des Feindes über die Weichsel sofort durch Estafette zu melden.

[14]) S. Verfassers »Königsberger Hofpostmeister« im Archiv für Post und Telegraphie 1921 Nr. 9 S. 346 ff.

Personal[15]) sich selbst überlassen war, das Fuhrwesen in Unordnung geriet und selbst der Postenlauf gefährdet wurde. Auch an Kassenfehlbeträgen fehlte es nicht. Hier griff Seegebarth mit fester Hand ein, arbeitete die »alten Rechnungssachen« (vermutlich Reste aus den vorhergegangenen Kriegsjahren 1806/1807) selbst auf und beantragte die schleunigste Versetzung Wagners in den Ruhestand, die dann auch zum 1. März 1808 schon erfolgte.

Gegen Ende des Jahres 1809 hatten sich die politischen Verhältnisse so weit gebessert, daß der König und die Spitzen der Behörden nach Berlin zurückkehren konnten. Die Rückreise wurde, entgegen der fluchtartigen Hast, die auf der Hinreise nach Königsberg geherrscht hatte, auf das sorgfältigste vorbereitet[16]). Schon mehrere Wochen vorher mußte das ostpreußische Regierungspräsidium berichten, welche besonderen Ereignisse sich in den am Reisewege liegenden Ortschaften während der letzten drei Jahre zugetragen, wie die Einwohner sich dabei verhalten hätten, wie die Städte mit der soeben erst eingeführten Städteordnung zufrieden wären und mit welchen Anliegen die Bevölkerung wohl an den durchreisenden König herantreten würde. Gleichzeitig wurde die schleunigste Ausbesserung der Wege angeordnet und der Chaussee-Baukondukteur Häffner in Brandenburg (Ostpr.) entsandt, um die Ausbesserungsarbeiten zu überwachen.

Die Leitung des Beförderungsdienstes sowie die Festsetzung der Reisewege und Reisetage für die einzelnen Behörden wurde dem nunmehrigen General-Postmeister v. Seegebarth und nach dessen Abreise von Königsberg dem dortigen Hofpostdirektor, Geheimrat v. Madeweis[17]), im Benehmen mit dem Major v. Rauch übertragen.

Mitte Dezember 1809 erfolgte die Abreise der königlichen Familie und der Berliner Staatsbehörden aus Königsberg über Heiligenbeil, Braunsberg, Mühlhausen, Pr. Holland, Pr. Mark, Finckenstein und durch die Mark nach Berlin.

Gerichtliche Entscheidungen aus dem Post-, Telegraphen- und Fernsprechrecht.

A. Postrecht.

1. Inwieweit kann der Empfänger einer Postanweisung oder eines Postschecks, deren Betrag trotz Mangels an Deckung ausgezahlt wurde, der Post gegenüber einwenden, daß der Betrag der Anweisung oder des Schecks zur Tilgung einer Forderung des Empfängers gegen den Absender diente?

a) OLG München, 1. ZS, Urteil vom 13. Oktober 1922 — L 602. 21.

Die Firma Mor. in T. verkaufte dem Möbelfabrikanten Lam. in W. Bretter. Im Auftrag des Lam. sandte die Sparkasse in W. an Mor. zwei Postschecke, den einen über 2 923 ℳ 27 Pf. und den anderen über 1 900 ℳ. Der erste Scheck wurde am 16. Dezember 1919 vom PSchecA versehentlich doppelt ausgezahlt. Die Post verlangte die 2 923 ℳ 27 Pf. von Mor. zurück. Mor. lehnte die Rückzahlung ab. Die OPD Köln erhob Klage gegen ihn. Mor. berief sich darauf, daß er außer den zwei Beträgen der Postschecke (2 923 ℳ 27 Pf. + 1 900 ℳ) noch weitere Forderungen gegen Lam. in Höhe von mindestens den doppelt gezahlten 2 923 ℳ 27 Pf. habe. Die OPD bestritt dies und machte geltend, daß

[15]) Das Personal des Königsberger Hofpostamts bestand am Anfang des 19. Jahrhunderts neben dem Hofpostdirektor Wagner aus 6 Hofpostsekretären, 3 Briefträgern und 5 Paketbestellern. Die Zahl der Postboten (für den inneren Dienst) ist nicht überliefert. Baczko, Versuch einer Geschichte und Beschreibung der Stadt Königsberg, 2. Auflage 1804.

[16]) Akten der Oberpräsidialregistratur im Staatsarchiv zu Königsberg sowie des Präsidenten v. Schlabrendorf und des Königsberger General-Kassendepartements im Geheimen Staatsarchiv zu Berlin.

[17]) Über den Geheimrat v. Madeweis, der am 1. März 1808 als Nachfolger Wagners zum Direktor des Hofpostamts in Königsberg ernannt worden war, s. Verfassers »Königsberger Hofpostmeister« a. a. O. S. 349/350.

ein Vertrag auf Zahlung der zweiten 2 923 ℳ 27 Pf. überhaupt nicht zustandegekommen sei; außerdem habe Mor. das Versehen erkannt und sei daher der Post schadensersatzpflichtig. Nach Beweiserhebung über die Höhe der Schuld des Lam. an Mor. wies das OLG München die Klage mit folgender Begründung ab:

»Die Klage wäre nur dann begründet, wenn Beklagter auf Kosten des Klägers etwas ohne rechtlichen Grund erlangt hätte. Beim ordnungsmäßigen Postanweisungsverkehr ist Empfänger der Leistung nicht der Adressat, sondern der Absender der Postanweisung. Die Post erfüllt mit der Auszahlung an den Adressaten eine ihr dem Absender gegenüber obliegende Verpflichtung (RG 60 S. 24). Im vorliegenden Falle liegt der Überweisung von 2 923 ℳ 27 Pf. am 16. Dezember 1919 ein Auftrag nicht zugrunde, vielmehr hat das PScheckA Köln irrtümlich einen solchen Auftrag der Sparkasse W. angenommen. Es kann daher diese Sparkasse auch nicht Empfängerin der Leistung sein. Wohl aber erscheint Lam. als Empfänger, und zwar auf Grund folgender Erwägung. Lam. schuldete, wie nach dem Beweisergebnis als erwiesen zu erachten ist, am 16. Dezember 1919 noch 2 920 ℳ 75 Pf. Restkaufgeld aus Bretterlieferungen und 100 ℳ 42 Pf. für Zinsen und Anwaltskosten. . . . (Dies wird weiter ausgeführt.)

Zur Erfüllung einer Verpflichtung bedarf es keines darauf gerichteten Einverständnisses der Vertragsteile, auch keines Tilgungswillens des Schuldners, vielmehr tritt die Tilgung der Schuld ein, wenn die Leistung in erkennbarer Beziehung zu der Forderung steht (vgl. Oertmann, BGB § 362 A. 4; Boehmer, Der Erfüllungswille in Fischer, Abhandl.; Planck, BGB § 362b). Diese Beziehung ist im vorliegenden Falle gegeben. Bei der Überweisung wurde vom PScheckA mitgeteilt, daß der Betrag von der Sparkasse W. überwiesen werde. Da es sich um den Wohnort und die Bank seines Schuldners Lam. handelte, war für Mor. klar, daß die Überweisung in dessen Auftrag ebenso wie die frühere erfolgt war. Diese war sohin eine Leistung des Lam. auf dessen Schuld an Mor. Hiermit trat die Tilgungswirkung in entsprechender Höhe ein. Das Rechtsverhältnis ist so zu betrachten, wie wenn jemand, weil er einem anderen hierzu verpflichtet zu sein glaubt, dessen Schuld an seinen Gläubiger bezahlt (RG 60 S. 24, Seufferts Archiv Bd. 69 Nr. 103, Bd. 44 Nr. 257). Ist aber durch die Überweisung die Forderung des Beklagten an Lam. getilgt, so hat er die Leistung jedenfalls nicht ohne Rechtsgrund erlangt; er hat vielmehr nur das erhalten, was er zu fordern hatte. Dagegen ist Lam. ohne rechtlichen Grund auf Kosten des Postfiskus von seiner Schuld an Mor. befreit; er, nicht Mor., ist als Empfänger der grundlos bewirkten Leistung anzusehen. Denn es kommt nicht darauf an, auf wessen Konto die Gutschrift erfolgte, sondern darauf, wer durch diese Überweisung ohne Rechtsgrund auf Kosten des Fiskus eine Leistung erlangt hat. Die Tilgungswirkung wird auch nicht dadurch aufgehoben, daß Mor. bei Empfang der zweiten Überweisung sich bewußt war, daß diese Überweisung versehentlich erfolgte. Er nahm an, daß es sich um ein Versehen seines Schuldners oder der Sparkasse handle. Nun kann allerdings eine Leistung, die sich als Erfüllung einer bestimmten Schuld darstellt, dieses Charakters dadurch entkleidet werden, daß der Schuldner ihr eine andere Zweckbestimmung hinzufügt, etwa einen Vorbehalt, eine Protestation erklärt. Dies ist aber hier nicht der Fall. Die Erkenntnis des Irrtums hinderte den Beklagten nicht, den Betrag als Zahlung zu verwenden und ihn auf seine Forderung zu verrechnen. Eine widerrechtliche oder gegen die guten Sitten verstoßende Handlung ist darin nicht zu finden[1]).«

---

[1]) Die Entscheidung des OLG München schließt sich der von Aschenborn (PostG S. 96ff) abweichenden, herrschenden Meinung an, die auch das Reichsgericht vertritt.

I. Das Reichsgericht — Urteil v. 12. Januar 1905 VI 111. 04 in RGZ 60 S. 24ff — hat den gleichen Standpunkt eingenommen, als ein Postbeamter T. an seine Gläubigerin eine Postanweisung über die Schuldsumme in den Betrieb eingeschmuggelt hatte, ohne den Geldbetrag an die Postkasse abzuführen. Die Klage des Reichspostfiskus gegen die Gläubigerin des T. auf Rückzahlung des ihr ausgezahlten Betrags wies das RG mit folgender Begründung ab:

»Es ist richtig, daß die PAnstalt nicht in Vertretung des T. eine Schuld desselben an die Beklagte bezahlt hat. . . . Allein anderseits erfolgt im Postanweisungsverkehr die Zahlung, welche die Post dem Adressaten leistet, mit dem Willen, daß dieser sie als eine ihm von dem Absender durch Vermittlung der Post übersendete

b) LG Elberfeld, 1. ZK, Urteil vom $\frac{\text{29. September 1922}}{\text{6. Oktober}}$ — 1 S. 97/22.

M. hatte die Beerdigung des Rechtsanwalts L. besorgt. Hierfür verlangte er von den Erben des L. 5 000 ℳ. Zur Verrechnung auf diese Forderung des M. an die Erben des L. übergab der Bürovorsteher des L. dem M. einen Postscheck über 2 500 ℳ, lautend auf das Postscheckkonto des L. Das Konto des L. bot keine Deckung für diese Zahlung. Gleich-

empfange; sie geschieht daher für Rechnung des Absenders (vgl. dazu RGZ 18 S. 309ff). Dementsprechend ist der Empfänger auch der Post gegenüber berechtigt, das ihm von dieser ausgehändigte Geld so zu verwenden, wie es dem zwischen ihm und dem Absender bestehenden Rechtsverhältnis entspricht. Ist daher der Empfänger Gläubiger des Absenders und war nach dessen ausdrücklich erklärtem oder aus den Umständen zu entnehmendem Willen der angewiesene Betrag zur Tilgung von dessen Schuld bestimmt, so erlischt zu dem entsprechenden Betrage die Forderung des Empfängers, sofern auch er den Willen hat, das ihm von der Post überantwortete Geld als Zahlung auf seine Forderung anzunehmen und zu verwenden. Die Überantwortung des Geldes von seiten der Post wirkt daher, obwohl diese in eigenem Namen, nicht als Vertreterin des Absenders zahlt, wie eine Zahlung, die der Schuldner durch einen Vertreter oder Boten an den Gläubiger leistet, und das Rechtsverhältnis ist in derselben Weise zu beurteilen wie in dem Falle, wenn jemand, weil er einem anderen hierzu verpflichtet zu sein glaubte, eine Schuld desselben an dessen Gläubiger bezahlt.

Für diesen Fall war nach gemeinem Recht, sofern der Zahlende sich bezüglich seiner Verpflichtung, den anderen von seiner Schuld zu befreien, im Irrtum befunden hatte, als der rechtlos Bereicherte nicht der Empfänger des gezahlten Betrags, sondern der, dessen Schuld getilgt worden war, anzusehen. . . . Dafür, daß diese der Natur der Sache entsprechende Auffassung für das gegenwärtige Recht keine Geltung mehr habe, bietet weder der Wortlaut der einschlagenden Bestimmungen des BGB, noch deren Entstehungsgeschichte einen Anhalt.«

Diese Ansicht hat das RG bis in die neueste Zeit aufrechterhalten. Kürzlich hatte eine Bank an X. Zahlungen für Y. geleistet, dabei aber den Zahlungsauftrag des Y. überschritten, indem sie mehr zahlte, als Y. angegeben hatte. X. war Gläubiger des Y. Das Reichsgericht machte die Klage der Bank gegen Y. davon abhängig, ob X. Gläubiger des Y. in Höhe des von der Bank gezahlten Betrags war. »Bestand« — so führt das Urteil vom 25. April 1922 III 497. 21 im »Recht« 1922 Nr. 1555 aus — »wirklich eine Schuld des Y. an X. in Höhe des Betrags zur Zeit der Zahlung oder auch später, so wurde durch die Zahlung nach § 267 BGB die Schuld getilgt und folglich die Beklagte durch Befreiung von ihrer Schuld bereichert, und zwar auf Kosten der Bank und beim Fehlen einer Verpflichtung der Bank zu dieser auftragswidrigen Zahlung ohne rechtlichen Grund (RG 60 S. 29, S. 287; Warneyer, Rechtsprechung des RG 1917 Nr. 116). Auf einem ähnlichen Standpunkt steht RG 87 S. 39.

Das OLG Dresden hat in seinem vom Reichsgericht durch das Urteil vom 12. Januar 1905 (RGZ 60 S. 24ff) aufrechterhaltenen Urteil vom 22. Januar 1904 (Annalen des Sächsischen OLG Bd. 26 S. 291ff) ausgeführt:

»Der Adressat ist lediglich die Stelle, an der dem Absender geleistet wird.... Leistungsempfänger im Rechtssinne ist und bleibt der Absender, dem in der Person des Adressaten geleistet wird. . . . Damit ist aber auch die Frage, wer als Empfänger der in der Auszahlung der Postanweisungsbeträge bestehenden Leistungen im gegebenen Falle anzusehen sei, gelöst. Leistungsempfänger war demnach nicht die Beklagte (=adressat, sondern X. (=absender T.), und zwar auch dann nicht, wenn man . . . annehmen wollte, die hier fraglichen Postanweisungsgeschäfte seien nichtig. . . . Dahingestellt kann bleiben, ob der Bereicherungsanspruch wider die Beklagte in dem Falle begründet wäre, wenn ihre Forderung an X. wegen dessen Mittellosigkeit uneinbringlich gewesen sein würde und wenn die Beklagte ohne den von X. eingeschlagenen verbrecherischen Weg Befriedigung nicht erlangt haben würde (vgl. RGZ 10 S. 86 a. E.; Mittelstein, Beiträge zum Postrecht S. 101; Dambach, PostG 5. Aufl. Anm. 28; Löwy, Die Postanweisung S. 28). Denn wenn man auch die Mittellosigkeit des X. annehmen wollte, so ist doch erwiesen, daß ein jeder der drei Bürgen zahlungsfähig und zur Deckung der Schuld imstande ist.«

Den Standpunkt des RG teilt ferner Scholz in seinem »Post-Telegraphen-Fernsprechrecht« § 213 V S. 683 (mit eingehendem Schrifttum) und in »Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen« Bd. 32 S. 248. In »Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen« Bd. 32 führt Scholz folgendes aus:

»Hatte die Post ungeachtet eines Antrags des Absenders auf Rückgabe der Sendung diese dem ursprünglichen — jetzt unrichtigen — Empfänger ausgehändigt

wohl zahlte das Postscheckamt den Betrag an M. Die OPD Köln verlangte demnächst aber von M. Rückzahlung des Betrags. M. behauptete, nicht bereichert zu sein, da die 2 500 ℳ zur Tilgung seiner Forderung bestimmt und verwendet worden seien. Amtsgericht und Landgericht haben die Klage abgewiesen. Aus den Gründen:

»Es ist anerkanntes Recht (Komm. der Reichsgerichtsräte 2. Aufl. § 812 Anm. 4 und § 784 Anm. 4), daß ein Fehler im Deckungsverhältnis zwischen Anweisendem[2])

und hat sie dieserhalb dem Absender Ersatz leisten müssen, »so hat sie regelmäßig gegen den unbefugten Empfänger den Rückgriff aus ungerechtfertigter Bereicherung« (§ 812 BGB). Dieser Anspruch wird nur dann nicht anzuerkennen sein, wenn die Sendung den Zweck verfolgte, eine Schuld des Absenders an den Empfänger zu tilgen und wenn im Zeitpunkt des Empfangs Willenseinigung zwischen Absender und Empfänger nach dieser Richtung bestand. Alsdann hatte die Auszahlung des Postanweisungsbetrags Zahlungsfunktion, die Forderung des Empfängers gegen den Absender ist getilgt, und nicht der Empfänger, sondern der Absender, der seine Schuld hierdurch tilgte, ist der Bereicherte.«

Scholz hebt scharf die Beweislast des Empfängers für das Bestehen der den Ersatzanspruch ausschaltenden Forderung des Empfängers hervor. In der gleichen Richtung liegt es, wenn das OLG Dresden im Urteil vom 17. Oktober 1903 (Rechtsprechung der Oberlandesgerichte Bd. 8 S. 87) eine Bereicherung des Empfängers auf Kosten der Post dann annimmt, wenn »die Zahlung im Verhältnis zwischen Absender und Empfänger als unentgeltliche Zuwendung anzusehen ist«. Denn dann könnte sich die Post dem Empfänger gegenüber auf § 822 BGB berufen, wobei unter »Empfänger« im Sinne des § 822 BGB der Absender der Sendung zu verstehen ist und der Empfänger im postrechtlichen Sinne der »Dritte« im Sinne des § 822 BGB ist. Ebenso spricht sich auch das erwähnte Urteil des OLG Dresden vom 22. Januar 1904 in den Annalen des Sächsischen OLG Bd. 26 S. 291ff aus, sowie ein Urteil des LG Chemnitz vom 8. Februar 1916, 2 Dg 277/15 aus (OPD Chemnitz gegen Amtshauptmann in Annaberg (Erzgeb.), sowie das BGB der Reichsgerichtsräte 3. Aufl. Anm. 4 am Schluß zu § 812.

II. Die herrschende Meinung befriedigt nicht völlig. Scholz selbst gelangt auf Grund dieser Meinung zu Ergebnissen, die er unbillig nennt (Eger, Eisenbahnr. Entsch. Bd. 32 S. 249), was doch auf innere Fehler der Konstruktion hinweisen sollte. Mit dem auch von Scholz betonten Grundsatz, »die konkreten Rechtsbeziehungen zwischen Absender und Empfänger kennt und kümmern die Post nicht«, steht es nicht in Einklang, wenn die Frage, ob die Bereicherung des Empfängers auf Kosten der Post rechtlos sei, ausschließlich nach den konkreten Rechtsbeziehungen zwischen Absender und Empfänger beurteilt wird. Sodann muß die Frage, ob eine zur Grundlage schuldrechtlicher Ausgleichungsansprüche des bürgerlichen Rechts gemachte Vermögensverschiebung des Rechtsgrundes entbehrt, nach dem Verhältnis zwischen dem Bereicherten und demjenigen beurteilt werden, auf dessen Kosten er bereichert ist (vgl. RG in Jur. Wochenschrift 1911 S. 541 Ziffer 16). Wenn freilich jemand als »Bote« eines Dritten zahlt, wird diese Frage von den Anhängern der überwiegend vertretenen Ansicht nach dem Verhältnis des Bereicherten zu jenem Dritten beurteilt (vgl. BGB der Reichsgerichtsräte 3. Aufl. § 812 Anm. 4). Kann jedoch wirklich die Post als »Bote eines Dritten« in diesem Sinne angesehen werden, wenn sie Geldbeträge auszahlt, ohne daß mit einem Absender ein auf diese Auszahlung gerichtetes Postrechtsgeschäft zustandegekommen ist? Müßte man dann nicht dem Empfänger des Geldbetrags die Berufung auf sein Innenverhältnis zu Dritten einfach deshalb versagen, weil die Post nicht als »Bote dieses Dritten« gehandelt hat?

Immerhin wird mit der von Aschenborn abweichenden Rechtsprechung zunächst zu rechnen sein. Hat daher die Post die Sendung dem Empfänger nach rechtzeitiger Zurückforderung der Sendung ausgehändigt oder eine Geldauszahlung bewirkt, ohne daß der erforderliche Geldbetrag eingezahlt worden ist, so wird zu unterscheiden sein: Kann der Empfänger der Sendung beweisen, daß er das Geld zur Tilgung einer Schuld des wahren oder vermeintlichen Absenders an ihn entgegengenommen und dazu verwendet hat, so wird nur eine Klage gegen diesen »Absender« aus § 812 BGB in Frage zu ziehen sein. Kann der Empfänger diesen Beweis nicht erbringen, so wäre Klage wegen ungerechtfertigter Bereicherung gegen den Empfänger zu erheben, soweit nicht etwa dessen »Bereicherung« weggefallen sein sollte (§ 818 Abs. 3 BGB). Auch kommt in Frage, die Klage auf §§ 990, 987, 989 BGB zu stützen. Erhebt der Empfänger im Laufe dieses Rechtsstreits den Einwand, die Sendung habe zur Tilgung einer Schuld eines Anderen (»Absenders«) gedient, so wäre eine Streitverkündung an diesen Anderen zu erwägen, und dem Einwand des Empfängers — abgesehen von sonstigen Gegeneinwendungen — mit den Erwägungen des vorstehenden Absatzes zu begegnen.

[2]) Das ist hier der Aussteller des Schecks (Postscheckkunde).

und Angewiesenem[3]) nicht geeignet ist, einen Anspruch des Angewiesenen gegen den Anweisungsempfänger[4]) zu begründen. Der Angewiesene ist vielmehr darauf beschränkt, den Ausgleich mit dem Anweisenden herbeizuführen. Eine Ausnahme kann nur in dem Falle gemacht werden, daß sowohl das Deckungsverhältnis wie das Valutaverhältnis nicht in Ordnung ist. Gegen die Ordnungsmäßigkeit des Valutaverhältnisses hat der Kläger keine ernstliche Einwendungen gemacht, jedenfalls keine Beweise nach dieser Richtung hin angetreten. Seine Ausführungen betreffen lediglich das Deckungsverhältnis. Auf dieses bezieht sich naturgemäß auch nur das Postscheckgesetz und die Postscheckordnung. Der Kläger muß sich also wegen der Rückzahlung an die Erben L. halten[5]).«

c) LG Elberfeld, 1. ZK, Urteil vom 24. März 1922, 1 S. 64/21.

Gemeinschaftliche Haftung von Eheleuten für einen an die Ehefrau zuviel gezahlten Geldbetrag auf eine an den Ehemann gerichtete Zahlungsanweisung (§§ 812, 826, 420ff BGB).

Auf eine an S. gerichtete Zahlungsanweisung über 2 560 ℳ waren am Schalter versehentlich 3 560 ℳ an die Ehefrau S. ausgezahlt worden. Der auszahlende Beamte entdeckte nachträglich, als er die Belege zur Aufklärung eines Fehlbetrags noch einmal durchsah, daß er die Zahl 2 560 für 3 560 gelesen hatte. Die Eheleute verweigerten die Rückzahlung von 1 000 ℳ. Auf die Klage der OPD Düsseldorf wurden die Eheleute durch das Amtsgericht in Langenberg als Gesamtschuldner zur Zahlung der 1 000 ℳ verurteilt. Ihre Berufung wurde vom Landgericht Elberfeld zurückgewiesen[6]). Aus den Gründen:

»Der Kläger stützt seinen Anspruch gegen die beiden Beklagten sowohl auf ungerechtfertigte Bereicherung wie auch auf unerlaubte Handlung[7]). Um den Anspruch aus Bereicherung geltend zu machen, hat der Kläger zu beweisen, daß die Beklagten auf seine Kosten etwas ohne rechtlichen Grund erreicht haben. Da die Auszahlung auf Grund der Anweisung erfolgte, welche auf den Namen des Ehemannes S. lautete, so ist die beklagte Ehefrau lediglich als Botin anzusehen. Durch Übereignung des Geldes an die Ehefrau wurde demnach dem Manne bereits Besitz und Eigentum an den einzelnen Geldscheinen übertragen. In diesem Augenblick bestand, sofern tatsächlich der Postsekretär R. 1 000 ℳ mehr auf die Postanweisung ausgezahlt hatte, eine ungerechtfertigte Bereicherung des beklagten Ehemannes. Insofern ist demnach von einer ungerechtfertigten Bereicherung der Ehefrau keine Rede. Die Frage konnte nur sein, ob diese zwischen der Auszahlung des Geldes an sie und der Ablieferung an ihren Ehemann die 1 000 ℳ an sich genommen hat und dadurch die ungerechtfertigte Bereicherung des Ehemannes zur Zeit nicht mehr vorliegt. Da die Beklagten eine Veruntreuung weit von sich gewiesen haben, so wird als festgestellt erachtet, daß die Ehefrau alles Geld, welches sie von dem Postsekretär R. erhalten hat, ihrem Ehemann zugeführt hat. Ist also festgestellt, daß R. 1 000 ℳ zuviel ausgezahlt hat, so ist damit auch die ungerechtfertigte Bereicherung des Ehemannes dargelegt. Was die beklagte Ehefrau angeht, so ist sie in diesem Falle nicht ungerechtfertigt bereichert, wohl aber ist durch die eigene Darlegung der Beklagten als erwiesen zu erachten, daß die Ehefrau den Betrag der Anweisung genau kannte. Es ist weiterhin unbestritten von ihr geblieben, daß sie die ihr übergebenen Papiergeldpäckchen nachgezählt hat. Wenn sie nunmehr nicht den auszahlenden Postbeamten darauf aufmerksam gemacht hat, daß eine zu hohe Auszahlung von ihm vorgenommen sei, so liegt darin zum mindesten eine vorsätzliche Schadenszufügung im Sinne des § 826 BGB, und zwar an erster Stelle gegenüber dem Postfiskus und evtl. gegenüber dem Postbeamten. Wenn also festgestellt wird, daß die beklagte Ehefrau 1 000 ℳ mehr erhielt und ihr diese Mehrzahlung über

[3]) Hier = Reich (Postscheckamt).

[4]) = Empfänger des Schecks.

[5]) Vgl. Anm. 1 zum Urteil unter a.

[6]) Das Urteil ist ein weiterer Beitrag zu den Fragen der Bereicherung der Empfänger von Postsendungen. Die Frage, ob der Empfänger S. dem Absender gegenüber Schuldner in Höhe der zu viel gezahlten 1 000 ℳ war, ist gar nicht aufgetreten. Daher war die Klage richtig gegen S. als »Bereicherten« erhoben. Vgl. II letzter Abs. der Anm. 1 zum Urteil unter a.

[7]) Die Klage gegen die Ehefrau hätte auch auf §§ 990, 987, 989 BGB gestützt werden sollen.

das Geschuldete hinaus zum Bewußtsein gekommen ist, so ist sie zwar nicht ungerechtfertigter Bereicherung haftbar, dagegen aber aus unerlaubter Handlung[8]) schadensersatzpflichtig. Da die Beklagten hier, wenn auch aus verschiedenem Rechtsgrunde auf dieselbe Leistung verantwortlich sind, so liegt eine Gesamtschuld vor, bezüglich deren nur im Innenverhältnis[9]) besondere Regeln gegenüber den §§ 420ff BGB Anwendung zu finden haben. . . . Den Angaben des R. ist Glauben zu schenken, daß er 1 000 ℳ tatsächlich zuviel an die beklagte Ehefrau ausgezahlt hat, und es muß daraus, daß die Eintragung der Summe gleichzeitig mit der Auszahlung des Geldes erfolgt, geschlossen werden, daß der Postbeamte sich wirklich im Irrtum über die Höhe des Auszahlungsbetrags befunden hat. Ein Blick auf die Postanweisung ergibt ferner, daß die geschriebene Ziffer 2 undeutlich ist. Auch insoweit wird also die Aussage des R. durch die vorgelegten Urkunden als glaubwürdig bestätigt. Es kann ihm ferner geglaubt werden, daß er sein Augenmerk bei der Auszahlung nur auf den Zifferbetrag, nicht auf den Buchstabenbetrag gerichtet hat. Daß die beklagte Ehefrau, wie der Zeuge weiter aussagt, das Geld, welches sie in kleinen Scheinen zu 50 und 20 ℳ sowie in einzelnen zu 5 ℳ erhalten hat, besonders nachgezählt hat, erscheint bei der Menge der ihr übergebenen Zahlungsmittel selbstverständlich. Die Frage, welche sie nach der Aussage des Zeugen an diesen über die Höhe des Auszahlungsbetrags richtete, obwohl sie ganz genau — wie sie selbst zugeben muß — von der Höhe der wirklichen Auszahlungssumme unterrichtet war, läßt darauf schließen, daß von der beklagten Ehefrau die Differenz zwischen der Sollsumme und der Auszahlungssumme erkannt worden ist. Gestützt wird diese Feststellung dadurch, daß die Beklagte das Geld noch einmal in der Wohnung ihres Schwagers nachgezählt hat, wozu keine Veranlassung gewesen wäre, wenn die beiderseitige Zählung durch den Postbeamten und danach durch sie selbst keine Differenz ergeben hätte. Sonach wird als festgestellt erachtet, daß die beklagte Ehefrau 1 000 ℳ zuviel erhalten hat und daß ihr dies bei der Inempfangnahme zum Bewußtsein gekommen ist. Somit waren die beiden Beklagten als Gesamtschuldner, und zwar der Ehemann aus ungerechtfertigter Bereicherung, die Ehefrau auf der Grundlage von § 826 BGB, also aus unerlaubter Handlung, zu verurteilen.«

2. Auszahlung eines Scheckbetrags an einen Betrüger, dem der Aussteller des Schecks das Geld vor Feststellung des Betrugs übersandte.

LG Chemnitz, Urteil vom 6. Juli 1922 — 5 Cg 84. 22.

Eine Holzfirma S. in Adorf war mit einer in Z. in einem Gasthof unter dem Namen Moraß wohnenden und unter diesem Namen auch polizeilich gemeldeten Person in Verhandlungen wegen Ankaufs eines Waldes getreten und hatte von dieser — in Z. und der Holzfirma gegenüber unter dem Namen Mroß auftretenden — Persönlichkeit einen Wald für 26 000 ℳ gekauft. Zur Bezahlung dieses Kaufpreises beauftragte die Holzfirma ihre Bank, an den Verkäufer »Mroß« 26 000 ℳ zu senden. Dies tat die Bank mit einem auf ihr Postscheckguthaben ausgestellten Postscheck, in dem als Empfänger der in jenem Gasthaus in Z. wohnende Mroß genannt war. Ihm händigte die Post das Geld auch aus. Wenige Tage später verschwand er, und es stellte sich heraus, daß die Holzfirma einem Betrüger zum Opfer gefallen war.

Die Holzfirma verlangte — gestützt auf eine Abtretungsurkunde der Bank — von dem Reichspostfiskus Ersatz, indem sie geltend machte, die Post hätte dem Moraß auf seine Angabe, er heiße Mroß, die 26 000 ℳ nicht auszahlen dürfen, sondern hätte sich Gewißheit über die Persönlichkeit des Mroß verschaffen und den Scheck als unbestellbar zurücksenden müssen. Die OPD Chemnitz lehnte die Ersatzleistung ab mit der Begründung:

»Der Scheckbetrag sei der Person ausgezahlt worden, an die er nach dem Willen der Klägerin und nach der Aufschrift der Scheckurkunde habe gezahlt werden sollen; hiermit sei der Vertrag erfüllt.«

Die Klage der Holzfirma gegen die OPD auf Ersatz der 26 000 ℳ wurde vom LG Chemnitz rechtskräftig abgewiesen. Aus den Gründen:

»Mangels eines Vertrags zwischen ihr und dem Beklagten kann die Klägerin einen Anspruch aus eigenem Rechte gegen den Beklagten überhaupt nicht herleiten.

---

[8]) Vgl. auch die §§ 990, 987, 989 BGB.
[9]) = Innenverhältnis zwischen den verklagten Eheleuten.

Aber auch wenn man unterstellt, daß die Bank als Kontoinhaberin die ihr als solcher gegen den Beklagten zustehenden Ansprüche an die Klägerin abgetreten hat, vermögen die von der Klägerin angeführten Tatsachen einen Schadensersatzanspruch gegenüber dem Beklagten nicht zu begründen. Nach § 9 des PostscheckG vom 26. März 1914 haftet die Postverwaltung dem Kontoinhaber für die ordnungsmäßige Ausführung seines Auftrags nach den allgemeinen Vorschriften des bürgerlichen Rechts über die Haftung des Schuldners für die Erfüllung seiner Verbindlichkeiten und für Zahlkartenbeträge wie für Postanweisungen. Nach § 6 des PostG vom 28. Oktober 1871 leistet die Postverwaltung für die auf Postanweisungen eingezahlten Beträge Garantie. Für die ordnungsmäßige Erfüllung des Auftrags ist die Postverwaltung beweispflichtig. Diesen Beweis hat sie im gegebenen Falle erbracht. Der Auftrag der Kontoinhaberin an den Beklagten ging, wie die Scheckurkunde ausweist, dahin, daß 26 000 ℳ an Herrn M. Mroß in Z. ausgezahlt werden sollten. Ferner gilt als zugestanden, daß der Scheckbetrag tatsächlich der physischen Person ausgehändigt worden ist, für die er bestimmt war. Diese hat auch, wie die Urkunde ergibt, entsprechend der Anschrift mit Mroß über den Geldempfang quittiert. Mroß war auch die Person, mit der die Klägerin nach ihren eigenen Angaben korrespondiert und verhandelt hatte, und die sie als den Eigentümer des ihr verkauften Waldes, somit als ihren Gläubiger angesehen hat. Die Postverwaltung hat also den angewiesenen Betrag an den richtigen Adressaten und Empfänger, den die Bank im Auftrag der Klägerin bezeichnet hatte, den Scheckbetrag ausgehändigt und damit den ihr erteilten Auftrag ordnungsmäßig ausgeführt. Ob der Empfänger tatsächlich Moraß hieß und als solcher polizeilich gemeldet und im Gasthofsfremdenbuch eingetragen war, brauchte die Postverwaltung keineswegs zu prüfen; es wäre vielmehr Sache der Klägerin gewesen, wenn sie sich vor Schaden hüten wollte, sich über die Person ihres Vertragsgegners, dessen Betrug sie zum Opfer gefallen ist, zu erkundigen, und es ist nicht angängig, die Folgen ihrer Fahrlässigkeit dem Beklagten aufzubürden[10]).«

3. Aushändigung eines Posteinlieferungsscheins über eingezahltes Geld vor vollendeter Prüfung des Geldbetrags. Gegenbeweis gegen Posteinlieferungsscheine.

a) LG Chemnitz, 2. ZK, Urteil vom 16. Juni 1922, 2 Qg 131/22.

Der Kürschnermeister M. lieferte am Schalter des PA in Z. 11 Zahlkarten im Gesamtbetrag von 56 966 ℳ 93 Pf. auf. Da ziemlicher Andrang am Schalter herrschte, wurde einem Beamten S. aufgegeben, dem Schalterbeamten B. beim Zählen des Geldes zu helfen. B. übergab dem S. einen Teil des von M. eingezahlten Geldes zum Zählen — 6 Päckchen, die je 5 000 ℳ enthalten sollten. Bevor S. mit dem Zählen fertig war, händigte aber B. infolge eines Mißverständnisses dem M. den Einlieferungsschein über die Summe von 56 966 ℳ 93 Pf. aus. Als S. das Zählen der Päckchen beendet hatte, stellte er fest, daß in einem der 6 Päckchen statt 5 000 ℳ nur 4 000 ℳ enthalten waren. M. weigerte sich,

[10]) Der Entscheidung ist in vollem Umfang beizutreten. Sie behandelt einen im Geldversand- wie im Paketverkehr öfter vorkommenden Fall des Betrugs. Das Gericht hat mit vollem Recht scharf hervorgehoben, daß im vorliegenden Falle derjenige, dem die Post die Sendung aushändigte, der richtige Empfänger dieser Sendung war, an den nach dem Willen des Absenders die Sendung gelangen sollte. Daß dieser Wille des Absenders durch den Betrug dieses Empfängers beeinflußt war, hat das Gericht mit Recht als der Post gegenüber unerheblich erklärt. In gleichem Sinne haben schon verschiedene Gerichte erkannt. Vgl. das im Nachtrag zum Kommentar des PostG von Dambach-Grimm 1904 S. 24—26 abgedruckte Urteil des OLG Hamburg vom 28. Juni 1902. Ferner hat die »Deutsche Verkehrszeitung« 1915 S. 3 und 349 mehrere Urteile über ähnliche Fälle veröffentlicht, darunter ein Urteil eines Oberlandesgerichts — es ist das Urteil des OLG Dresden 5. ZS vom 10. Mai 1915 — 5 O 215. 14; das von ihm bestätigte Urteil des Landgerichts Leipzig vom 14. Juli 1914 — 11 Cg 342. 13 — ist das in der »Verkehrszeitung« 1915 S. 3 zuerst abgedruckte Urteil. Alle diese Urteile stimmen darin überein, daß Verlust einer Postsendung nicht vorliegt, wenn die Sendung an eine Person ausgehändigt wird, die sich einen unrichtigen Namen beilegte, sofern nur der Absender an den, der den unrichtigen Namen führt, die Sendung tatsächlich gelangen lassen wollte. Mit Recht wird in dem Urteil des LG Leipzig vom 14. Juli 1914 in der »Deutschen Verkehrszeitung« 1915 S. 3 und in dem im »Nachtrag« von Grimm abgedruckten Urteil des OLG Hamburg vom 28. Juni 1902 betont, daß es nicht darauf ankomme, ob der danach richtige Empfänger den Namen, den er sich beilegte, mit Recht führte oder nicht.

1 000 *M* nachzuzahlen. Die OPD Chemnitz erhob gegen ihn Klage. Das Amtsgericht Z. wies die Klage ab (Urteil vom 28. März 1922, Cg 13. 22). Aus den Gründen:

»Der von der Klägerin an den Beklagten gegebene Postschein ist eine Quittung im Sinne der §§ 368ff BGB. Die Quittung, auf deren Erteilung der Schuldner gegen Bewirkung der Leistung gemäß § 368 BGB einen Anspruch hat, ist lediglich ein Beweismittel, welches durch Gegenbeweis entkräftet werden kann. Das ergibt sich sowohl aus der Entstehungsgeschichte als auch aus Satz 2 des § 371 BGB, wo zwischen der Erteilung einer Quittung und dem Abschluß eines Anerkennungsvertrags unterschieden wird. Sie liefert, vorbehaltlich des Gegenbeweises, den Beweis, daß der Gläubiger die Leistung empfangen hat. Die prozeßrechtlichen Vorschriften der §§ 425/429 ZPO über die Beweiskraft der Urkunden überhaupt haben selbstverständlich auch in diesem Falle für die Quittung Geltung. . . . Die Quittung überhebt den Beklagten des Beweises der Erfüllung. Der Kläger kann aber die Wirkung der Quittung durch den Beweis beseitigen, daß er die Quittung zum Zwecke der ihm nach § 368 BGB obliegenden Verpflichtung ausgestellt habe, und daß diese Verpflichtung, weil die Erfüllung zur Zeit der Erteilung der Quittung noch nicht erfolgt gewesen sei, nicht bestanden habe. Den ersten Teil dieses Beweises hat die Klägerin im vorliegenden Fall erbracht. Mit dem zweiten Teile des Beweises ist ihr dieses aber nicht gelungen. (Wird weiter ausgeführt.)«

Die Berufung der OPD wurde durch das Landgericht in Chemnitz zurückgewiesen. Aus den Gründen:

»Den vom Vorderrichter entwickelten Gründen ist beizutreten. Der Kläger hat gegen sich gelten zu lassen, daß er vom Beklagten die Summe, zu deren Empfang er sich laut der dem Beklagten überreichten Quittung bekannt hat, auch wirklich voll erhalten hat, solange er nicht das Gegenteil nachweist. An diesen Gegenbeweis müssen aber strenge Anforderungen gestellt werden. Es war Sache der Post, sich über den richtigen Geldempfang zu vergewissern, ehe sie die Quittung aushändigte. Diese Prüfung haben nach Teilbeträgen die Zeugen B. und S. vorgenommen, ohne daß sie auch nur gegenseitig die Richtigkeit der Prüfung und ihres Ergebnisses beaufsichtigten, geschweige daß der Beklagte hierzu in der Lage gewesen wäre. Der Kläger beruft sich demgegenüber freilich zutreffend darauf, daß bei großen Verkehrsanstalten, Banken usw. ein noch sorgfältigeres Verfahren nicht üblich und vielfach nicht gut durchführbar ist. Dann nimmt er aber die Gefahr, daß ihm der Gegenbeweis gegen die erteilte Quittung bei dessen Schwierigkeit nicht glückt, auf sich. Dem Empfänger der Quittung kann in solchen Fällen nicht zugemutet werden, daß er die Unrichtigkeit der Quittung auf Grund von Mitteilungen gegen sich gelten läßt, deren Zuverlässigkeit er nicht nachprüfen kann, obwohl ihm hierzu vor Quittungsleistung hätte Gelegenheit gegeben werden können und sollen. Es mag sein, daß die Aussagen der drei Zeugen eine sehr hohe Wahrscheinlichkeit dafür erbringen, daß in der Tat der Beklagte 1 000 *M* zuwenig eingezahlt hat; völlige Gewißheit liegt jedenfalls nicht vor. Es liegen, ohne daß man hierbei an ein Versehen oder gar eine Unredlichkeit eines der drei Zeugen zu denken braucht, nach Lage der Sache, beim Hin- und Hertragen der eingezahlten Gelder in einem Zimmer, in welchem auch noch weitere Beamte Dienst taten, eine ganze Reihe von Möglichkeiten dafür vor, daß erst nach Einzahlung der vollen Summe Geldscheine oder ein solcher über 1 000 *M* in Verlust geraten ist. Derartige Fälle kommen im Verkehrsleben öfters auch dergestalt vor, daß der Verbleib des fehlenden Betrags, von welchem die Übergabe feststeht, überhaupt nicht mehr oder doch erst spät zu ermitteln ist. Daß ein solcher Fall auch jetzt gegeben ist, mag sehr unwahrscheinlich sein, liegt aber doch nicht so sehr fern, daß damit überhaupt nicht gerechnet werden könnte. Danach ist die Unrichtigkeit der Quittung bisher nicht nachgewiesen.«

b) LG Stettin, 1. ZK, Urteil vom 29. November 1922, 3 S. 290/22.

Am 23. Januar 1922 zahlte der Bauerhofsbesitzer S. bei der Postagentur M. 16 427 *M* 50 Pf. auf Zahlkarte an das Finanzamt G. ein. Er selbst will gleichzeitig noch einen kleineren Betrag für die Krankenkasse in G. aufgegeben haben. 10 000 *M* gab er in zwei Bündeln, bestehend aus angeblich je 5 000 *M* in 100-Mark-Scheinen. Der Postagent T. stellte, ohne die Bündel im einzelnen nachzuzählen, eine Quittung über den gesamten Betrag

aus. Sofort nach dem Weggange des S. zählte er jedoch die Bündel nach und stellte dabei fest, daß an einem Bündel, das von der P.-Stadtbank stammte, 2 000 ℳ fehlten. Die Post hat die auf den Zahlkarten angegebenen Beträge an die Empfänger ausgezahlt. Da der Absender die nachträgliche Zahlung von 2 000 ℳ ablehnte, verklagte ihn die PV wegen ungerechtfertigter Bereicherung.

Das Amtsgericht Bahn verurteilte den Beklagten nach dem Klageantrag. Seine Berufung wurde vom Landgericht Stettin zurückgewiesen. Aus den Gründen:

»Der Kläger muß, da Quittung erteilt ist, beweisen, daß der Beklagte weniger gezahlt hat als angegeben. Durch die Quittung wird allerdings zunächst Beweis erbracht, daß der Beklagte den vollen Betrag eingezahlt hat. Aber die Quittung ist auch nur Beweismittel; sie hat nicht, wie der Beklagte meint, die Bedeutung, daß dem Kläger wegen des Empfangsbekenntnisses der Nachweis der Unrichtigkeit versagt ist. Das Berufungsgericht schließt sich der Beweiswürdigung des ersten Richters an. Es verkennt nicht die schon vom ersten Richter hervorgehobenen Bedenken, die auf den ersten Blick gegen die Aussage des interessierten Zeugen T. sprechen. Es ist allerdings auffällig, daß er zunächst die Bündel ungezählt angenommen hat, dann aber gleich nach dem Weggange des Beklagten nachgezählt haben will. Aber das ist ein nicht allzu seltener Vorgang, daß man zunächst im Vertrauen auf den gedruckten Zettel ein Geldscheinbündel ungezählt annimmt, dann aber bald doch Bedenken bekommt und das Bündel nachzählt. Es spricht für die Aussage des T., daß er unmittelbar, nachdem er durch Zählen den fehlenden Betrag festgestellt haben will, und das war alsbald nach der Einzahlung des Geldes, nach dem Beklagten geschickt hat. Zu diesem zeitlichen Zusammenhang kommt noch eine Reihe weiterer, dem Beklagten ungünstiger Umstände. Er besaß das Bündel schon drei Tage. Es ist nicht ausgeschlossen, daß das Bündel gleich beim Empfang nicht gestimmt, und daß der Beklagte sich damals in der Eile beim Empfang verzählt hat. Er kann, als er das Geld erhielt, gleich in der Stadt einen Einkauf gemacht haben, an den er sich nicht mehr erinnert. Daß das Bündel tatsächlich nicht unversehrt war, ergibt der dazwischengeschobene Steuerzettel. Ein fremder Zettel gehört nicht zwischen ein ordnungsmäßiges Geldscheinbündel. Selbst wenn er das Geld im Schranke verwahrt hat, so bestehen bei einem ländlichen, einfachen Haushalt so viel Möglichkeiten, daß ein Unberufener sich Zutritt zu dem Schranke verschafft. Die Ehefrau, die auch den Schlüssel dazu hatte, kann den Schlüssel haben stecken lassen. In drei Tagen kann mancherlei mit dem Gelde vorgekommen sein, wovon der Beklagte nichts weiß, oder woran er sich nicht erinnert. Alles dies wird durch die in das Wissen der Ehefrau gestellten Tatsachen nicht ausgeschlossen. Daß diese selbst kein Geld aus dem Bündel genommen hat und daß zulässigerweise niemand anders zu dem Schranke Zutritt hatte, kann immerhin stimmen, schließt aber die obigen Erwägungen nicht aus. Die unter Beweis gestellten kleinen Irrtümer des Zeugen T. beweisen nichts gegen seine Glaubwürdigkeit. Das Gericht hat daher auch nach erneuter Prüfung keine Veranlassung, an der Richtigkeit seiner beschworenen Aussage zu zweifeln.

Hatte aber der Beklagte zuwenig eingezahlt, so ist er jetzt um diesen Betrag ungerechtfertigt bereichert; denn in Höhe des vollen angegebenen Betrags hat der Kläger für Rechnung des Beklagten Zahlungen an die Empfänger geleistet.«

4. Verpflichtung des Absenders auf nachträgliche Zahlung eines laut Posteinlieferungsbescheinigung zuwenig eingezahlten Zahlkartenbetrags (§ 812 BGB).

LG Essen, 12. ZK, Urteil vom 12. Dezember 1922, 26/6 S. 35. 22.

Die Firma B. lieferte auf der Post gleichzeitig mehrere Zahlkarten unter Benutzung eines Posteinlieferungsbuchs auf. Die Annahmebeamtin verrechnete sich beim Zusammenzählen der Beträge um 1 000 ℳ und bescheinigte der Auflieferin nur den Empfang von 11 815 ℳ 50 Pf. statt 12 815 ℳ 50 Pf. Die Absenderin verweigerte die nachträgliche Zahlung von 1 000 ℳ. Die OPD Dortmund erhob Klage. Das Amtsgericht Gelsenkirchen verurteilte die Absenderin zur Zahlung. Ihre Berufung wurde vom Landgericht Essen zurückgewiesen. Aus den Gründen:

»Die Klägerin klagt auf Herausgabe einer ungerechtfertigten Bereicherung gemäß § 812 BGB. Somit war die Klägerin beweispflichtig, daß die Beklagte

statt 12 815 M 50 Pf. nur 11 815 M 50 Pf. bei ihr eingezahlt hat. Diesen Beweis hat die Klägerin erbracht. Wie dem Gericht aus eigener Erfahrung bekannt ist, wird bei der Einzahlung von Geldsummen auf mehreren Zahlkarten an den Postschaltern folgendes Verfahren beobachtet. Der Schalterbeamte nimmt das Postquittungsbuch, in das der Einzahler bereits vorher die einzelnen Beträge, übereinstimmend mit den Beträgen der Zahlkarten, eingetragen hat, nebst den Zahlkarten in Empfang. An Hand der Zahlkarten trägt der Schalterbeamte die einzelnen Beträge in das Posteinlieferungsbuch[11]) ein und addiert diese. Die Addiersumme trägt er zunächst in das Posteinlieferungsbuch[12]) und sodann in das Postquittungsbuch ein und quittiert diese Summe mit seinem Namen. Dann nennt er dem Einzahler die Geldsumme und nimmt das Geld in Empfang, zählt es ab und gibt sodann das Postquittungsbuch dem Einzahler zurück. Auch im vorliegenden Falle ist dies Verfahren beobachtet worden und nur über eine Summe von 11 815 M 50 Pf. quittiert worden. Im vorliegenden Falle ist erwiesen, daß die Beauftragte der Beklagten die richtige Summe in Höhe von 12 815 M 50 Pf. erhalten hat. Es bestehen demnach zwei Möglichkeiten. Entweder hat diese nur 11 815 M 50 Pf. eingezahlt und bei der Post ist eine falsche Buchung und Unterschlagung von 1 000 M erfolgt oder die Quittung über 11 815 M 50 Pf. ist richtig und die Beauftragte der Beklagten hat 1 000 M zuwenig eingezahlt.

Das Gericht hat das letztere für erwiesen erachtet, und zwar aus folgenden Gründen:

Die Quittung im Posteinlieferungsbuch und im Postquittungsbuch lautet nur über 11 815 M 50 Pf. Bei dem oben geschilderten Verfahren war es für die einzahlende Person ein leichtes, 1 000 M zurückzuhalten, ohne daß der Irrtum von einer Begleitperson oder später von der beklagten Firma sofort gemerkt wurde, während die Postbeamtin, die Zeugin H., sich sagen mußte, daß einmal die einzahlende Person das Mißverhältnis zwischen Quittung und geforderter Summe sofort bemerken würde und daß ferner bei der Nachprüfung das Mißverhältnis zwischen dem Betrag der Zahlkarte und des Posteinlieferungbuchs[12]) sofort bemerkt werden würde, falls sie nicht auch den Betrag auf der Zahlkarte fälschte, was hier nicht geschehen ist. Da die Klägerin in Höhe von 12 815 M 50 Pf. eine Schuld der Beklagten getilgt, aber nur 11 815 M 50 Pf. erhalten hat, so ist die Beklagte um 1 000 M auf Kosten der Klägerin ungerechtfertigt bereichert.«

5. Keine Schadensersatzpflicht der PV bei Beraubung eines Pakets mit Gegenständen, die von der Postbeförderung ausgeschlossen sind (§ 6 PostG, § 4 PO).

LG Stettin, 1. ZK, Urteil vom 4. März 1921, 1 S. 467/20.

Die Firma G. lieferte im April 1920 ein Paket mit 500 M Wertangabe bei der Post auf, das u. a. 10 Schachteln Streichhölzer enthielt. Das Paket wurde beraubt. Die PV lehnte Schadensersatz ab, weil das Paket von der Postbeförderung ausgeschlossene Gegenstände enthalten habe, mithin nicht postordnungsmäßig aufgeliefert sei. Die Absenderin verklagte die PV. Das Amtsgericht Stettin verurteilte die PV zum Schadensersatz. Auf die Berufung der OPD Stettin wies das Landgericht Stettin die Klage ab. Aus den Gründen:

»Unter den Parteien ist unstreitig, daß das von Klägerin aufgelieferte Paket auch Zündhölzer enthielt. Die PO verbietet in § 5[13]) die Versendung derartiger Gegenstände. Der das Paket zur Beförderung annehmende Postbeamte hat in jedem Fall, in dem die ihm aufgegebene Sendung von der Postbeförderung ausgeschlossene Gegenstände enthält, die Pflicht, die Annahme des Pakets zur Beförderung abzulehnen. Es kann kein Zweifel darüber bestehen, daß im vorliegenden Falle der betreffende Postbeamte aus Unkenntnis des Inhalts der Sendung das Paket zur Beförderung angenommen hat. Trotz der Annahme des Pakets seitens des Annahmebeamten kommt der Postbeförderungsvertrag aber nur dann zustande, wenn

[11]) Gemeint ist die Annahmeliste für Zahlkarten.
[12]) In Spalte »Bemerkungen der Postanstalt«.
[13]) § 4 der geltenden PO v. 22. Dezember 1921.

diejenigen Vorschriften der PO beobachtet sind, denen eine wesentliche Bedeutung beizumessen ist. Zu diesen wesentlichen Vorschriften gehört aber auch die Bestimmung der PO in § 5[13]), nach welcher gefahrdrohende Sachen von der Versendung ausgeschlossen sind. Da im vorliegenden Falle sonach der Annahmebeamte zur Annahme des Pakets und somit als Organ des Fiskus zum Abschluß des Beförderungsvertrags nicht befugt war, ist ein derartiger Vertrag auch nicht zustandegekommen, da der Beamte nicht berechtigt war, den Fiskus durch die Annahme eines von der Postbeförderung ausgeschlossenen Gegenstandes vertraglich zu binden (Ehrenberg, Handbuch des Handelsrechts, 5. Bd., S. 608, 9). Mangels des Zustandekommens eines Postbeförderungsvertrags kann aber die Klägerin auch Ansprüche aus einem solchen nicht herleiten. Dabei ist es unerheblich, ob der ganze Inhalt der Postsendung aus solchen Gegenständen bestand, die von der Postbeförderung ausgeschlossen waren, oder ob dies nur bei einem Teile der Fall war[14]).«

---

[14]) Das Urteil ist auch in der »Verkehrsrechtlichen Rundschau« 1. Jahrg. S. 50 und in »Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen« Bd. 38 S. 275 abgedruckt. Das Urteil wird von Staedler in der »Verkehrsrechtlichen Rundschau" 1921 S. 85 als Fehlspruch bekämpft, und seinen Ausführungen wird in Eger, Bd. 38 S. 275 (Anm.) beigepflichtet. Der Kritik Staedlers an dem Urteil ist der Unterzeichnete bereits in einem besonderen Artikel in den »Verkehrsnachrichten« 1921 S. 698 entgegengetreten. Es sind vornehmlich vier Gesichtspunkte, die bei der Bewertung der Entscheidung des LG Stettin in Betracht zu ziehen sind.

Zunächst ergibt sich die Entscheidung des LG *ohne weiteres* aus dem vom Amtsgericht gänzlich übersehenen und vom LG nicht richtig verwerteten § 6 PostG. Dieser besagt wörtlich: »Die Postverwaltung leistet« — für Pakete — dem Absender *im Falle reglementsmäßig erfolgter Einlieferung* Ersatz. »Reglement« ist die PO. Danach ist unbedingte gesetzliche Voraussetzung jedes Ersatzanspruchs gegen die Post eine *postordnungsmäßige* Einlieferung der Sendung. Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß eine Sendung, die — wie es bei einem Postpaket mit Streichhölzern zutrifft — von der Postbeförderung *ausgeschlossen* ist, aber entgegen diesem Verbot doch eingeliefert wird, *nicht* postordnungs*mäßig* eingeliefert ist. Es gibt keine »reglements*widrigere*« Einlieferung als die Einlieferung von Sendungen, deren Beförderung, mithin auch deren Einlieferung, durch das »Reglement« (PO) überhaupt gänzlich *verboten* ist. Im Hinblick auf diese klare Vorschrift des § 6 PostG verdient das Urteil des LG Stettin volle Billigung und keinesfalls den ihm gemachten Vorwurf »konstruktiver Jurisprudenz«. Ersatzansprüche aus §§ 823, 831 BGB scheitern an § 12 PostG.

Sodann entspricht es einer gesunden Entwicklung des Rechts der öffentlichen Verkehrsanstalt der Post, wenn ihre Verbote, gewisse für den Betrieb gefährliche Sendungen aufzuliefern, dadurch geschützt werden, daß die Nichtbeachtung der Verbote ohne weiteres den Verlust der Ersatzansprüche nach sich zieht. Das ist die lebensnotwendige Reaktion des Postbetriebs auf das *Unrecht*, das *der Absender* durch Einlieferung verbotener Sendungen *begeht*.

Die weiteren Angriffe gegen das Urteil des LG Stettin zielen unter Heranziehung des § 5, III PO v. 1917 (= § 5, VII PO v. 1921) darauf ab, daß das Urteil mit der Abweisung der Ersatzansprüche den Absender für einen Schaden haftbar mache, den er nicht verschuldet habe. Der § 5, III (VII) der PO betrifft jedoch nicht den Schaden, den der *Absender* durch Verlust oder Beraubung von Paketen mit verbotwidrigem Inhalt erleidet, sondern den Schaden, den die *Post* durch Zerstörung oder Beschädigung anderer Postsendungen oder durch Verletzung ihres Personals erleidet. Diesen Schaden muß der Absender der Post ersetzen (§ 27, III PO). Der Absender verbotener Sendungen läuft mithin doppelte Gefahr: Verlust seiner Ersatzansprüche aus § 6 PostG und außerdem droht ihm noch die Pflicht zum Ersatz des Personen- und Sachschadens, den die Post durch Einlieferung ausgeschlossener Sendungen erleidet.

Schließlich entspricht die Entscheidung des LG Stettin völlig der Rechtslage im internationalen Postrecht (vgl. Art. 10 § 1 Abs. 2 mit Art. 18 § 2 des Madrider Hauptvertrags von 1920 und Art. 15, 16 des Postpaketvertrags von Madrid von 1920); sie bleibt mithin ganz im Rahmen der Rechtsideen des modernen Postverkehrsrechts.

Anmerkungen 1 bis 14 von Ministerialrat Dr. Neugebauer.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.

Archiv für Post und Telegraphie

Herausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Nr. 12 Berlin, Dezember 1923

An unsere Bezieher

Von der Not der Zeit ist auch unsere Zeitschrift hart betroffen. Die Kosten für die Herstellung des Archivs sind derartig gestiegen, daß der schwer notleidende Posthaushalt sie nicht mehr zu tragen vermag. Bei der hohen Bedeutung, die dem Archiv als langjährigem und bewährtem Bildungsmittel in dem großen Beamtenkörper der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung und wegen seines vielseitigen Inhalts auch in anderen Kreisen beigemessen wird, wäre sein vollständiges Eingehen sehr zu beklagen. Deshalb wird versucht werden, das Archiv unter Einschränkungen in der Häufigkeit des Erscheinens und im Umfang fortbestehen zu lassen. Voraussichtlich wird es möglich sein, vom Jahre 1924 an vierteljährlich eine Nummer herauszugeben.

Schriftleitung des Archivs für Post und Telegraphie

Die Ausnutzung der schweizerischen Fernleitungen.

Von A. Möckli, Bern[1]).

I. Gegenwärtiger Ertrag des Fernleitungsnetzes.

Das Kapital, das am 1. Januar 1922 im schweizerischen Fernleitungsnetz angelegt war, belief sich auf die Summe von 42 000 000 Fr. für die innerschweizerischen Leitungen und von 2 238 000 Fr. für die internationalen Leitungen, im ganzen auf 44 238 000 Fr. Es beträgt also etwa ein Viertel des in den Anlagen der Telegraphen- und Fernsprechverwaltung angelegten Kapitals. Die 42 Millionen verteilen sich annähernd wie folgt:

Leitungen von	0 bis	10	km Länge	......	3 520 000	Fr.,
» »	10,1 »	25	» »	......	7 180 000	»
» »	25,1 »	50	» »	......	6 430 000	»
» »	50,1 »	90	» »	......	6 960 000	»
» »	90,1 »	120	» »	......	4 770 000	»
» »	120,1 »	180	» »	......	5 510 000	»
» »	180,1 »	240	» »	......	3 280 000	»
» »	über	240	» »	......	4 350 000	»
			insgesamt	......	42 000 000	Fr.

Wenn man von den Fernsprechleitungen bis 50 km Länge absieht, die einen Wert von 17 130 000 Fr. darstellen und deren Ertrag mit einigen Ausnahmen schon jetzt gesichert ist, so bleibt ein Kapital von 24 870 000 Fr., dessen Ertrag nicht genügt. Das ergibt sich aus Berechnungen über die Ausnutzung der Leitungen für das Jahr 1920, deren Ergebnisse graphisch in den Kurven des Bildes 1 dargestellt sind.

So hat z. B. eine Fernsprechleitung von 220 km Länge, die 1920 zur Abwicklung von 49 000 Verbindungen gedient hat, mit Verlust gearbeitet; zur Erzielung eines Gewinnes hätte sie 64 500 Verbindungen vermitteln müssen. Eine Leitung von 100 km Länge würde von 43 500 Verbindungen ab mit Gewinn gearbeitet haben, während sie mit Verlust gearbeitet hat, wenn sie nur 40 000 Verbindungen vermittelt hat.

Für die verantwortlichen Finanzorgane der Verwaltung ist die Aufgabe klar: es müssen die Mittel gefunden werden, um das Kapital von 25 000 000 Fr., das mit Verlust gearbeitet hat, wenn möglich, ertragbringend zu machen.

Dazu gibt es zwei Mittel:

1. Verbesserung der Ausnutzung der Leitungen, so daß das gegenwärtige Netz noch für einen stärkeren Verkehr ausreicht;
2. Erhöhung der Gesprächsgebühren.

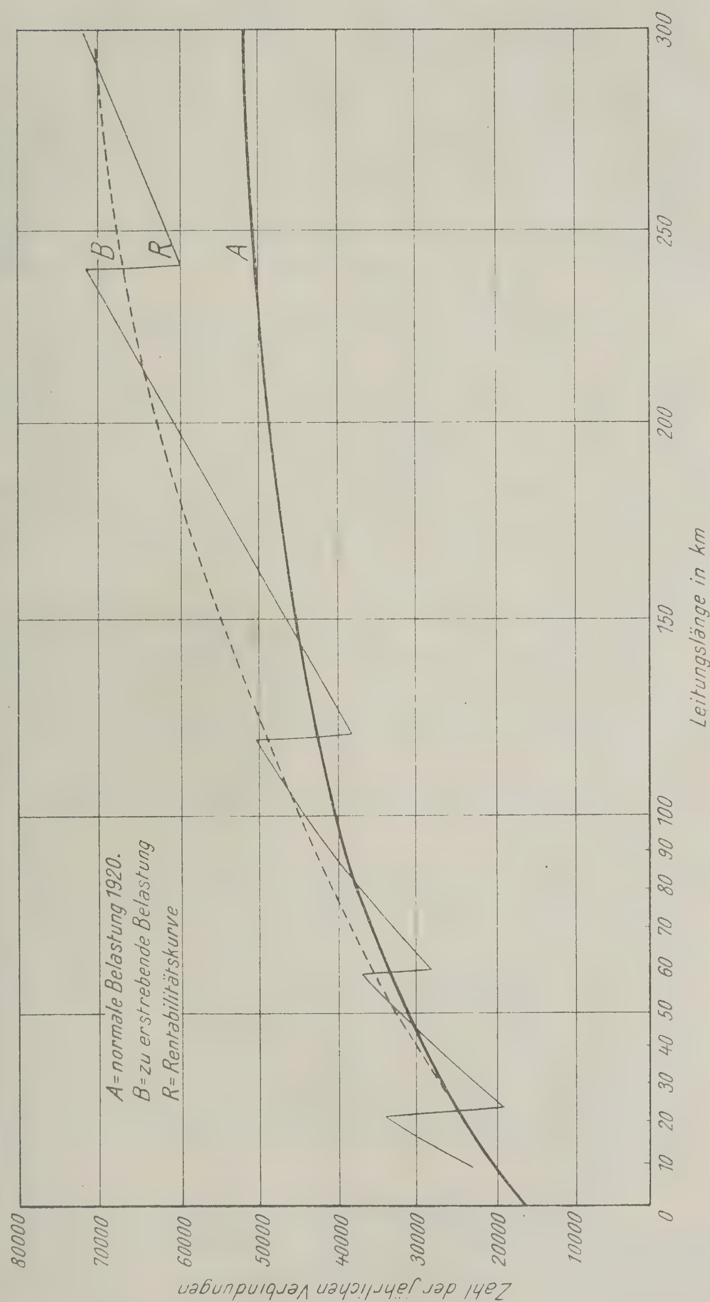
Wir schließen das zweite Mittel von vornherein aus, weil eine öffentliche Verwaltung darauf erst zurückgreifen sollte, wenn alle anderen Mittel versagen. Übrigens enthält das neue Fernsprechgesetz, das zum 1. März 1923 in Kraft getreten ist, folgende Gebühren:

	alte Gebühr	neue Gebühr
bis zu einer Entfernung von 10 km	25 Cent.	20 Cent.
» » » » » 20 »	25 »	30 »
» » » » » 50 »	50 »	50 »
» » » » » 100 »	70 »	70 »
für Entfernungen über 100 »	90 u. 110 »	100 ».

[1]) Übersetzung aus Nr. 2 der Technischen Mitteilungen der Schweizerischen Telegraphen- und Telephon-Verwaltung.

Bild 1.

Normale Belastung der Fernleitungen (einfach oder mehrfach betrieben) aus 3-mm-Bronzedraht.



Die Gesprächsgebühren auf kleine Entfernungen sind etwas erhöht, diejenigen auf mittlere Entfernungen bleiben unverändert, während diejenigen auf Entfernungen über 200 km von 110 Cent. auf 100 Cent. ermäßigt sind. Die letzte Maßnahme, die vom rein fiskalischen Standpunkt zu verwerfen wäre, ist getroffen worden wegen der besonderen geographischen Lage wichtiger Ämter, wie Genf und Basel, oder wegen solcher Gegenden wie die Kantone Graubünden und Tessin, deren Teilnehmer bisher Gebühren bezahlen mußten, die im Mittel beträchtlich die von den Teilnehmern des übrigen Landes, z. B. von Bern und Luzern oder Zürich, zu zahlenden Gebühren überstiegen. Dieser anerkennenswerte Akt bundesgenössischer Solidarität wird die zu lösende Aufgabe erschweren, weil es äußerst schwierig, wenn nicht unmöglich ist, das in Leitungen wie Genf–St. Gallen, Basel–Lugano, Chur–Bern, Lugano–Lausanne angelegte Kapital bei einer Einheitsgebühr von 1 Fr. mit Gewinn arbeiten zu lassen.

II. Erhöhung des Ertrags von 1912 bis 1921.

Wenn man die heutige Lage mit derjenigen von 1912 vergleicht, so ergibt sich, daß bereits sehr fühlbare Verbesserungen erreicht worden sind.

In der Tat ist der stündliche Ertrag langer Fernleitungen, der 1912 im Mittel 25 bis 30 nutzbare Minuten betrug, im Jahre 1921 auf ungefähr 40 Minuten gestiegen. Die Werte von 25 Minuten, ehemals alltäglich, sind heute praktisch verschwunden und finden sich überhaupt nur noch bei Anfängerinnen im Fernamtsdienst. Man ist zu diesem Ergebnis mit Hilfe folgender Maßnahmen gelangt:

a) Während man früher einer Beamtin 6, 7 und sogar 8 Leitungen zuwies, läßt man sie heute während der Hauptverkehrsstunden nur 4 oder auch nur 2 Leitungen bedienen, je nach dem Kapital, das die Leitungen darstellen.

b) Die besondere Dienstanweisung für das Fernamtspersonal ist verbessert worden.

c) Die Vorschriften für diesen Dienst sind vervollständigt worden, wobei den gewonnenen Erfahrungen und dem erstrebten Ziele Rechnung getragen wurde.

d) Es wird mehr und mehr darüber gewacht, daß die Leitungen geringer Länge ebenso wie die Teilnehmerleitungen selbst nicht überlastet sind. Die Teilnehmerleitungen der wichtigsten Fernsprechämter sind Gegenstand einer besonderen, zweimal monatlich wiederholten Statistik; diese Statistik gibt dem Fernsprechamt ebenso wie den Teilnehmern die Unterlagen zur Erkennung überlasteter Leitungen.

e) Soweit es sich machen ließ, ist für lange Leitungen eine besondere Betriebsweise eingeführt worden; sie sind an dem einen Ende (beim Ankunftsamt) auf Ortsamtsplätze gelegt, um die Zeitverluste zu vermeiden, die sich aus der Zusammenarbeit mit einer (zweiten) B-Beamtin ergeben.

III. Beobachtungsverfahren bei langen Leitungen.

Obwohl die getroffenen Maßnahmen erfolgreich sind und zu erwarten ist, daß sie zu noch weiterer Vervollkommnung führen werden, darf man dabei nicht stehenbleiben. Die aufmerksame Prüfung der bis 1921 erreichten Ergebnisse läßt erkennen, daß man den Mittelwert von 40 Minuten noch verbessern kann, und daß die Höchstwerte von 45 und 48 Minuten stündlichen Ertrags mit der Zeit zu Mittelwerten gemacht werden können. Infolgedessen hat die

Amt	Leitung	Zahl der Anmeldungen	Wartezeit	Überwachungsbeamtin	Fernbeamtin	Tag und Stunde	Nr.
Genf	*Basel III*	*20*	*15* Min.	*G*	*D*	*11.III.22* 10h 20' 25''	*1*

Nr. der Verbindung	Stunde	Zeit von der Trennung der vorherigen Verbindung bis: Anruf	Antwort des anderen Amtes	Nr des anrufenden Teilnehmers	Nr des verlangten Teilnehmers	Ende des Dienstgesprächs	Anfang des Teilnehmergesprächs	Ende des Teilnehmergesprächs	Trennung	Benachrichtigung: keine Antwort falscher Anruf	Gesprächsdauer	Aufzeichnung der Beamtin	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1	10h 20' 25''	0	5	M. 4548	3820	20	1'	3' 22''	3' 25''		2' 22''	3	
2		0	^{5} 0	St. 101	2114	^{15} 4	^{40} 20''	6' 15''	^{3} 6' 18''		5' 55''	6	
3		2	2	St. 4617	1020	^{4} 8	^{16} 25''	6' 40''	^{3} 6' 47''		6' 15''	6	Ungenügende Gebühr
4		1	1	St 766	1530	^{6} 7	^{17} 58''	7' 5''	^{7} 7' 10''		6' 7''	6	
5		15	18	St. 400	2309	^{6} 60	^{51} 1' 40''	2' 40''	^{5} 2' 43''		1'	1	Meldet internationale Verbindung an
6		0	^{3} 7	M. 4713	4068	^{42} 16	^{40} 25''	2' 43''	^{3} 2' 50''		2' 18''	$2^1/_2$	
7		0	^{7} 3	St. 1663	3455	^{9} 23	^{9} 45''	1' 40''	^{7} 1' 41''		55''	1	
8		0	^{3} 0	St. 3·66	4149	^{20} 22	^{22} 50''		^{1}	F. Anr. 1' 13''			Basel gibt 4459
9		32	33	St 1500	3704	^{22} 37	^{28} 2' 25''	2' 45''	2' 50''	23''	20''	1	
10		45	^{1} 53	M. 6637	2104	^{1} 60	^{108}		^{5}	K. Antw. 1' 40''			
11		16	^{8} 20	M. 5304	2102	^{7} 30	^{40} besetzt						
12			^{4}	St. 605	4068	^{10} 40	1'	1' 20''	1' 22''	F. Anr.	20''	zu berechnen	Teilnehmer hat 4068 statt 1528 verlangt
13		0	0	St. 605	1528	^{10} 8	^{20} 28''	9' 10''	^{2} 9' 12''		8' 42''	9	
14		2	5	St. 2627	6168	^{8} 15	^{20} 30''	2' 52''	^{2} 2' 53''		2' 22''	3	
15		10	^{3} 12	M. 4625	3521	^{10} 18	^{15} 30''	7' 20''	^{1} 7' 21''		6' 50''	7	
16		3	^{2} 5	St. 1400	1839	^{6} 11	^{12} 23''	2' 35''	^{1}		2' 12''	4	11h 2' 25'' Verbindung noch im Gange
17		2' 06''	^{2} 38''			^{6} 18'' = 3' 5''	^{12} 450'' = 7' 30''		40''	23''			
18													
										im ganzen	45' 38''	45' 38'' + 23'' = 46' 01''	Die Beamtin bedient außerdem: *Basel I*

Ergebnis für 1 Stunde:	Leitungsausnutzung	Leistung der Beamtin	Beamtin:
	Zahl der Verbindungen n = *13* » » Einheiten g = *21* » » Nutzminuten t = *45' 38''*	Zahl der Punkte *15* × *46' 01''* n × t . . . . . = *690,7* » » Fehler bei Gebührenberechnung × 10 = *10* bleiben . *680,7* Punkte	*D*

Generaldirektion der Telegraphen seit Januar 1922 in den wichtigsten Fernsprechämtern einen sehr genauen Beobachtungsdienst für die wichtigsten Fernleitungen vorgeschrieben, wie er 1912 in Bern, dann einige Zeit später in Zürich eingeführt worden ist. Das Verfahren besteht darin, alle einzelnen Vorgänge, die sich auf einer Leitung abspielen, ohne Wissen der Beamtin zu beobachten, gewissermaßen zu »filmen«, sie dann mit der Beamtin im einzelnen zu besprechen, diese auf ihre Arbeitsweise, auf etwaige Irrtümer, auf vorgekommene Zeitverluste aufmerksam zu machen und sie zu belehren. Diese Dienstbeobachtungen, die nicht mit der so kritisierten »Spionage« zu verwechseln sind, haben die Verbesserung der berufsmäßigen Erziehung der Telephonistinnen zum Ziel. Sie werden mit Hilfe eines besonderen Chronometers vorgenommen, das Fünftelsekunden anzeigt, und werden durch die überwachende Beamtin sofort gleichlaufend mit den sich abspielenden Vorgängen niedergeschrieben; sie gestatten für jede Stunde festzustellen:

1. die Zahl der Nutzminuten, d. h. der für bezahlte Gespräche ausgenutzten Minuten;
2. die Zahl der Verlustminuten beim Anruf, bei der Antwort des angerufenen Amtes, bei Dienstgesprächen zwischen den Beamtinnen, bei verzögerter Antwort der Teilnehmer, beim Trennen der Verbindungen;
3. die Zahl der abgewickelten Einheiten;
4. die etwaigen Irrtümer bei der Gebührenberechnung;
5. die Art und Weise, wie jede Beamtin ihre Aufgabe erledigt, ihr Verhalten gegenüber dem Teilnehmer usw.

Bild 2 gibt dieses Formular wieder sowie als Beispiel die Beobachtungen in einer Leitung für abgehenden Verkehr. Die senkrechten Spalten 1 bis 12 dienen zur Bestimmung der Minutenzahl, während welcher die Leitung ausgenutzt war (nutzbare Zeit), sowie der auf die Beamtin und die Teilnehmer entfallenden Verlustzeit. Diese Zahlen ergeben sich aus der Berechnung des Unterschiedes zwischen der Eintragung in einer Zeitspalte und derjenigen in der vorhergehenden Zeitspalte; sie sind hinter den Spaltenlinien aufgetragen und senkrecht zusammengezählt. Die Spalten 12 und 13 dienen dazu, die genaue Gesprächsdauer mit den Vermerken der Beamtin zu vergleichen und etwaige Fehler bei der Gebührenberechnung aufzudecken.

Die beobachtende Beamtin befindet sich am Beobachtungsschrank, entweder im Betriebsraum oder, was vorzuziehen ist, in einem besonderen Zimmer. Im Interesse einer möglichst gerechten Beurteilung der Arbeit aller beobachteten Beamtinnen und um die Vergleichung der erlangten Ergebnisse zu erleichtern, ist es unbedingt nötig, daß die überwachende Beamtin bestimmte Regeln befolgt. Diese sind:

1. Die Beamtinnen desselben Amtes sind alle unter den gleichen Arbeitsbedingungen zu beobachten. Der Amtsvorsteher wacht darüber, daß gerecht und gleichmäßig verfahren wird.
2. Die Beamtinnen sind alle der gleichen Anzahl von Beobachtungen zu unterziehen, z. B. 20 bis 30, so daß Mittelwerte erhalten werden, die nicht zu sehr von Grenzwerten beeinflußt werden.
3. Jede Beobachtung soll genau 1 Stunde dauern; diejenigen Beobachtungszeiten, während deren die Leitung infolge vorübergehenden Fehlens von Gesprächsanmeldungen unbenutzt war, werden nicht angerechnet.
4. Die Beobachtung muß im Augenblick der Rufentsendung vom anrufenden zum angerufenen Amt beginnen (vgl. Verbindung 1 in Bild 2).

Tafel 1.

Ausnutzung der Fernleitungen in den 4 Vierteljahren des Jahres 1922.

Amt	Vierteljahr 1922	Anzahl der einstündigen Beobachtungen	Stündliche Ausnutzung		Stündlicher Zeitverlust durch					
			Einheiten	Nutzzeit	Anruf des anderen Amtes	Antwort des anderen Amtes	Dienstgespräche	Verzögerte Antwort des Teilnehmers	Trennung	verschiedene Ursachen
Basel	I	49	18,6	44' 17"	1' 27"	1' 43"	3' 2"	7' 22"	1' 18"	51"
	II	23	19,4	46' 35"	1' 35"	2' 5"	1' 59"	6' 32"	49"	25"
	III	41	19,5	45' 37"	1' 40"	1' 24"	2' 37"	6' 26"	1' 27"	49"
	IV	29	19,4	44' 19"	1' 53"	1' 8"	2' 33"	7' 52"	1' 33"	42"
Bern	I	23	19,6	43' 4"	2' 17"	2' 1"	3' 2"	7' 1"	1' 41"	36"
	II	12	18,6	39' 15"	2' 4"	1' 55"	5' 56"	8' 22"	1' 33"	55"
	III	21	18,7	41' 30"	3' 3"	1' 50"	3' 45"	7' 35"	1' 25"	52"
	IV	13	20,1	44' 9"	1' 32"	1' 40"	2' 39"	8' 9"	54"	57"
Genf	I	162	19,4	43' 14"	1' 22"	1' 50"	2' 45"	8' 38"	1' 13"	58"
	II	93	18,7	43' 8"	56"	1' 39"	2' 48"	8' 9"	39"	2' 41"
	III	110	19,1	43' 30"	1' 1"	1' 39"	3' 15"	8' 28"	39"	1' 28"
	IV	94	19,7	44' 51"	57"	1' 43"	3' 35"	7' 47"	43"	24"
Lausanne	I	37	19,3	40' 3"	2' 25"	1' 21"	3' 10"	9' 56"	1' 31"	1' 34"
	II	40	19,6	41' 25"	1' 10"	1' 23"	4' 18"	9' 21"	1' 12"	1' 11"
	III	34	19,0	40' [illegible]0"	1' 7"	1' 22"	5' 22"	9' 33"	1' 9"	1' 7"
	IV	17	20,9	41' 58"	36"	1' 15"	4' 35"	9' 11"	1' 18"	1' 7"
Luzern	I	26	19,3	40' 35"	1' 59"	1' 24"	4' 30"	10'	1' 2"	30"
	II	17	20,0	41' 28"	51"	1' 8"	4' 33"	9' 59"	56"	1' 5"
	III	36	20,0	43' 11"	38"	1' 39"	4' 13"	9' 7"	44"	28"
	IV	41	19,8	42' 29"	41"	1' 13"	4' 26"	7' 22"	52"	—
St. Gallen	I	23	18,0	39' 40"	1' 5"	1' 36"	4' 45"	8' 49"	1' 24"	2' 51"
	II	24	19,1	41' 58"	1' 4"	37"	4' 21"	9' 42"	1' 15"	1' 3"
	III	46	19,8	42' 5"	1' 14"	59"	3' 43"	9' 57"	1' 14"	48"
	IV	32	20,3	41' 22"	1' 16"	49"	4' 27"	10' 13"	1' 23"	—
Zürich	I	44	18,4	39' 56"	2' 59"	1' 26"	4' 34"	7' 9"	2' 42"	1' 14"
	II	49	19,4	40' 57"	2' 16"	1' 20"	4' 17"	7' 34"	2' 10"	1' 29"
	III	86	19,2	40' 39"	2'	1' 12"	4' 53"	7' 11"	2' 20"	1' 45"
	IV	113	20,0	43' 14"	2' 14"	1' 3"	3' 24"	6' 33"	2' 9"	1' 23"

5. Die Stundenarbeit der Beamtin wird nach Punkten (Verbindungsminuten) gewertet, deren Anzahl sich aus der Formel ergibt: Punktzahl = Zahl der Verbindungen mal Zahl der Nutzminuten.

   Von der so erhaltenen Zahl zieht man soviel mal 10 Punkte ab, als die Beamtin Fehler bei der Gebührenberechnung gemacht hat. Ein Unterschied zwischen der Gesprächsdauer, wie sie die Fernbeamtin aufgezeichnet hat, und der wirklichen Dauer, wie sie die überwachende Beamtin beobachtet hat, wird nur dann als Fehler bei der Gebührenberechnung betrachtet, wenn die Verwaltung oder der Teilnehmer einen Verlust erleiden (vgl. Verbindung 3 in Bild 2).

6. Die Zeit, die infolge Nichtbeantwortung des Anrufs durch den Teilnehmer verlorengeht, wird bei der Beurteilung der Leitungsausnutzung als Verlust in Rechnung gezogen; bei der Bestimmung der Punktzahl dagegen zählt eine Nichtbeantwortung wie eine normal hergestellte Verbindung.

7. Fehlanrufe sind wie folgt zu behandeln:
   a) Die B-Beamtin verbindet mit einer falschen Nummer. Diese Verbindung wird für den Ertrag der Leitung nicht gerechnet; die verlorene Zeit wird in der Spalte »falscher Anruf« des Formulars vermerkt. Dagegen wird sie in den beiden Faktoren des Produkts $n \times t$ bei der Berechnung der Punktzahl berücksichtigt (Verbindung 8 des Bildes 2).
   b) Der anrufende Teilnehmer gibt eine falsche Nummer an. Diese Verbindung wird wie eine normal abgewickelte Verbindung behandelt (Verbindung 12 des Bildes 2).
   c) Die Fernbeamtin selbst macht einen Fehler (indem sie sich nicht richtig ausdrückt oder ihre Arbeit nicht aufmerksam versieht usw.). Eine solche Fehlverbindung wird natürlich weder bei der Berechnung des Leitungsertrags noch bei derjenigen der Punktzahl berücksichtigt.
   d) Die Meldebeamtin begeht einen Irrtum. Es wird wie unter a verfahren.

IV. Ergebnisse im Jahre 1922.

a. Die Ausnutzung der Leitungen.

Da sich eine gewisse Beruhigung nach der ungewöhnlichen Verkehrssteigerung der Jahre 1917 bis 1921 bemerkbar gemacht hat, so zeigen sich in der Schweiz Verzögerungen der Verkehrsabwicklung nur in den großen Verkehrsadern während der Stunden von 10 bis 12. Daher wurde das oben beschriebene Verfahren nur in den wichtigsten Ämtern Basel, Bern, Genf, Lausanne, Luzern, St. Gallen und Zürich angewendet. Die Zahlen der Tafeln 1 und 2 beziehen sich auf die Ausnutzung der zwischen diesen Ämtern betriebenen Leitungen; sie sind nach vierteljährlichen Mittelwerten berechnet und geben Auskunft über den Nutzertrag der Leitungen sowie über die Ursachen der Verlustzeiten. Sie geben zu folgenden kurzen Bemerkungen Anlaß. Basel weist die günstigste Leitungsausnutzung auf. Das ist zum Teil eine Folge davon, daß Gespräche von 6, 9, 12 Minuten Dauer in der Hauptverkehrsstunde weniger selten sind als bei anderen Ämtern. Diese Tatsache, die sich aus den Beobachtungsblättern ergibt, wird durch die Zahl von 19,1 Einheiten (siehe Tafel 2) für die Leitung und die Stunde bestätigt, eine Zahl, die von allen anderen Ämtern überschritten wird. Da Basel seinen Teilnehmern ganze Einheiten in größerer Zahl als die übrigen Ämter gibt, so kann es natürlich in

Tafel 2.

Ausnutzung der Fernleitungen.

Mittelwert aus den Ergebnissen jedes Amtes für das ganze Jahr 1922.

Amt	Anzahl der einstündigen Beobachtungen	Stündliche Ausnutzung: Einheiten	Stündliche Ausnutzung: Nutzzeit	Reihenfolge der Ämter hinsichtlich der Nutzzeit	Stündlicher Zeitverlust durch: Anruf des anderen Amtes	Antwort des anderen Amtes	Dienstgespräche	verzögerte Antwort der Teilnehmer	Trennung	verschiedene Ursachen
Basel	142	19,1	44′ 59″	I	1′ 37″	1′ 33″	2′ 39″	7′ 6″	1′ 19″	47″
Bern	69	19,2	42′ 08″	IV	2′ 21″	1′ 53″	3′ 47″	7′ 34″	1′ 26″	51″
Genf	459	19,2	43′ 37″	II	1′ 7″	1′ 44″	3′ 3″	8′ 19″	52″	1′ 18″
Lausanne	127	19,6	40′ 49″	VII	1′ 27″	1′ 20″	4′ 17″	9′ 43″	1′ 17″	1′ 07″
Luzern	120	19,8	42′ 14″	III	59″	1′ 24″	4′ 24″	8′ 50″	54″	1′ 15″
St. Gallen	125	19,5	41′ 27″	VI	1′ 10″	57″	4′ 13″	9′ 45″	1′ 19″	1′ 9″
Zürich	292	19,5	41′ 36″	V	2′ 17″	1′ 12″	4′ 9″	6′ 59″	2′ 17″	1′ 30″
Allgemeiner Mittelwert aus 1334 Beobachtungen		19,3	42′ 38″	—	1′ 31″	1′ 28″	3′ 38″	8′ 10″	1′ 20″	1′ 15″

den 60 Minuten einer Stunde keine beträchtliche Anzahl Bruchteile von Einheiten geben, die als ganze Einheiten zählen und als solche in den Statistiken erscheinen. Daher die niedrige Zahl.

Die beim Anruf verlorene Zeit ist von 1′ 27″ im 1. Vierteljahr nach und nach auf 1′ 35″, 1′ 40″ und 1′53″ in den folgenden Vierteljahren gestiegen, was nicht gerade ein Fortschritt ist. Eine fühlbare Verbesserung ist hinsichtlich des Zeitverlustes durch dienstliche Gespräche zu verzeichnen; mit 2′ 39″ Jahresdurchschnitt (Tafel 2) erreicht Basel den niedrigsten Wert.

Bern hat während des ganzen Jahres 1922 nur 69 Beobachtungen gemacht, was zu beweisen scheint, daß sein Verkehr sich ohne sehr große Verzögerungen abwickelt. Eine Verbesserung ist vom 1. bis zum 4. Vierteljahr hinsichtlich der Verluste beim Anruf, bei dienstlichen Gesprächen und bei der Trennung eingetreten.

Genf steht an zweiter Stelle hinsichtlich der Leitungsausnutzung, die von 43′ 8″ im 2. auf 44′ 51″ im 4. Vierteljahr gestiegen ist und im Jahresdurchschnitt 43′ 37″ beträgt, während die Beobachtungen des ganzen Jahres 1921 einen mittleren Ertrag von ungefähr 40,5 Minuten ergeben.

Lausanne erreicht mit 40′ 49″ den niedrigsten Stand; es steht indessen an zweiter Stelle hinsichtlich der Zahl der bezahlten Einheiten in der Stunde. Man muß daraus schließen, daß die Teilnehmer von Lausanne ebenso wie die von Luzern nicht die ganze Dauer der Einheit von 3 Minuten ausnutzen. Ein sehr bemerkenswerter Fortschritt ergibt sich hinsichtlich des Zeitverlusts beim Anruf, da dieser Verlust von 2′ 25″ auf 36″ gesunken ist.

Luzern verliert die geringste Zeit beim Anruf und trennt die erledigten Verbindungen schnell, steht aber an zweiter Stelle hinsichtlich der mittleren Dauer der dienstlichen Gespräche.

St. Gallen hat sich während des 2. und 3. Vierteljahrs verbessert und ist im 4. Vierteljahr wieder etwas zurückgegangen.

Zürich hat ziemlich beträchtliche Zeitverluste beim Anruf (gleicher Mittelwert wie in Bern) und besonders bei der Trennung (2′ 17″); vom 1. bis zum 4. Vierteljahr ist eine Verbesserung der Leitungsausnutzung zu verzeichnen.

Der allgemeine Mittelwert von 42′ 38″ wird nur von Basel und Genf überschritten, während die übrigen Ämter darunterbleiben. Jedes von ihnen wird die Ursachen dieser Erscheinung festzustellen und zu beseitigen haben. Es muß hinzugefügt werden, daß das Jahr 1922 im ganzen nur ein Anfang war; eine Verbesserung der Ergebnisse wird eintreten, wenn die Sonderung der Beamtinnen in Fernbeamtinnen 1. und 2. Klasse begonnen hat; diejenigen Beamtinnen, die als fähig zur Erreichung einer bestimmten Mittelleistung erkannt worden sind, werden zu Beamtinnen 1. Klasse befördert. Sie werden an den wichtigsten Leitungen arbeiten und entsprechend bezahlt werden; die Beamtinnen 2. Klasse werden an den Plätzen mit schwachem Verkehr verwendet werden.

b. Die Leistung der Beamtinnen.

Wie wir oben hervorgehoben haben, wird die Arbeit der Beamtinnen nach der Zahl der Nutzminuten und der Zahl der Verbindungen, die in den Hauptverkehrsstunden hergestellt werden, bewertet. Bei der Einteilung des Personals in Klassen müssen natürlich auch andere Umstände berücksichtigt werden, z. B. Fragen der Dienstordnung, Benehmen gegenüber dem Publikum usw.

Zur Beurteilung der wirklichen Leistung der Beamtinnen halten wir die Zahl $n \times t$ für das richtige Maß. Es springt in die Augen, daß die Zahl der bezahlten Minuten allein, die eine Beamtin in einer bestimmten Leitung er-

Tafel 3.

Leistung der Fernbeamtinnen in den 4 Vierteljahren des Jahres 1922.

Amt	Vierteljahr 1922	Zahl der einstündigen Beobachtungen	Stündliche Leistung: Zahl der hergestellten Verbindungen	Stündliche Leistung: Wert des Produkts n × t	Fehler bei der Gebührenberechnung zum Nachteil von Verwaltung (für 1000 Verbindungen)	Fehler bei der Gebührenberechnung zum Nachteil von Teilnehmern (für 1000 Verbindungen)	Fehler bei der Gebührenberechnung im ganzen
Basel	I	49	10,5	473	48,6	—	48,6
	II	23	11,7	571	22,2	—	22,2
	III	41	11,1	515	22,0	2,0	24,0
	IV	29	12,2	544	5,7	8,5	14,2
Bern	I	23	10,8	483	20,0	—	20,0
	II	12	11,6	462	7,0	7,0	14,0
	III	21	10,5	437	27,3	9,1	36,0
	IV	13	12,5	562	6,2	12,4	18,6
Genf	I	162	12,2	544	47,5	—	47,5
	II	93	11,0	503	53,0	2,9	55,9
	III	110	11,6	514	28,3	3,9	24,4
	IV	94	12,0	555	36,3	5,3	41,6
Lausanne	I	37	13,2	540	28,8	—	28,8
	II	40	13,6	577	16,6	1,8	18,4
	III	34	13,5	566	4,4	2,2	6,6
	IV	17	14,7	645	4,0	—	4,0
Luzern	I	26	13,0	545	9,0	—	9,0
	II	17	13,5	580	30,5	4,4	34,9
	III	36	12,4	543	18,0	6,7	24,7
	IV	41	12,4	540	29,5	3,9	33,4
St. Gallen	I	23	11,4	470	38,3	19,1	57,4
	II	24	12,9	565	19,4	—	19,4
	III	46	12,6	558	12,0	5,1	17,1
	IV	32	13,4	591	7,0	9,3	16,3
Zürich	I	44	10,6	426	46,3	—	46,3
	II	49	12,5	544	45,7	4,9	50,6
	III	86	13,1	568	24,1	12,5	36,6
	IV	113	12,6	570	9,8	6,3	16,1

reicht, zwar genügt, um den Ertrag der Leitung zu beurteilen, nicht aber zur Bestimmung der Leistung der Beamtin selbst; denn für eine Verbindung, die gerade die 60 Minuten einer Stunde andauert, hätte die Beamtin, die sie ausgeführt hat, nur einfache Überwachungsarbeit zu leisten, indem sie sich von Zeit zu Zeit in die Leitung einschaltet. Dem höchsten Leitungsertrag würde hier also eine rein passive Tätigkeit der Beamtin entsprechen.

Wenn man ferner zwei Beamtinnen vergleicht, die beide dieselbe Anzahl von 40 Nutzminuten in der Stunde erreicht haben, die erste auf einen Schlag, d. h. mit einer einzigen Verbindung, die zweite mit 15 aufeinanderfolgenden Verbindungen, so wird man erkennen, daß die zweite 15mal soviel Arbeit als die erste geleistet hat. Wenn man der ersten 40 Punkte für die erzielten 40 Minuten gibt, so muß man der zweiten 40 mal 15 Punkte geben, wenn man die beiderseitigen Leistungen nach demselben Maßstab (Verbindungsminuten) beurteilen will.

Wir wollen schließlich zwei Beamtinnen vergleichen, die beide die Zahl von 48 Nutzminuten erreicht haben, die eine mit 15, die andere mit 16 Verbindungen. Beide haben an ihre Kunden eine gewisse Anzahl Verbindungen verkauft, auf deren Dauer sie — die Beamtinnen — keinen Einfluß hatten. Wenn die zweite der beiden Beamtinnen 16 Verbindungen verkauft hat, so hat sie gegenüber ihrer Kollegin das Mißgeschick, daß einige ihrer Kunden weniger lange gesprochen haben. Um dennoch die 48 Minuten zu erreichen, hat sie im Verhältnis 15 : 16 fleißiger als ihre Kollegin sein müssen. Sie erhält dafür $16 \times 48 = 748$ Punkte, während ihre Kollegin für 15 Verbindungen $15 \times 48 = 720$ Punkte erhält.

Die 10 Punkte, die für jeden Fehler bei der Gebührenberechnung abgezogen werden, bilden eine Erfahrungszahl, die durch Versuche und Vergleiche ermittelt ist.

Die Leistung der Beamtinnen ist aus den Tafeln 3 und 4 ersichtlich, die gleichzeitig Zahlen über die Genauigkeit der Gebührenberechnung bei Fernverbindungen enthalten. Diese Tafeln geben zu folgenden Bemerkungen Anlaß.

B a s e l, das den höchsten Leitungsertrag aufweist, steht an letzter Stelle hinsichtlich der Leistung der Beamtinnen. Das liegt an dem Faktor n des Produkts $n \times t$, der weit kleiner als der Mittelwert ist. Zu beachten ist jedoch die Verbesserung um 78 Punkte, die vom 1. bis zum 4. Vierteljahr erzielt ist, sowie die Verminderung der Fehler bei der Gebührenberechnung. Der Mittelwert dieser Fehler ist zu hoch.

B e r n steht zweifellos unter dem Einfluß der Unwägbarkeiten, die sich aus einem schwachen Verkehr, aus der Ruhe bei der Arbeit ergeben. Die Gebührenberechnung ist ziemlich genau.

G e n f. Es ist nichts besonderes zu vermerken, abgesehen von einzelnen erfreulichen Leistungshöchstwerten (872, 886). Im Gegensatz dazu läßt die Gebührenberechnung viel zu wünschen übrig. In Genf verliert die Verwaltung dadurch am meisten.

L a u s a n n e zeigt die größte Leistung und die beste Gebührenberechnung. Besonders auffällig ist das 4. Vierteljahr 1922, in dem der Mittelwert 645 Punkte erreicht bei Höchstwerten von 753, 770 und 804.

Wir fragen uns, ob diese Ergebnisse unbedingtes Vertrauen verdienen, denn es scheint uns nicht ausgeschlossen, daß die Beamtinnen die beobachteten Leitungen erraten. In der Tat hat Lausanne in den Monaten Oktober bis Dezember 1922 im ganzen 17 Beobachtungen ausgeführt, davon eine in einer Verbindung nach Basel und 16 in Verbindungen nach St. Gallen. Die Wiederholung der

Tafel 4.

Leistung der Fernbeamtinnen.

Mittelwert der Ergebnisse jedes Amtes für das Jahr 1922.

Amt	Zahl der einstündigen Beob- achtungen	Stündliche Leistung		Reihenfolge der Ämter hinsichtlich des Wertes von n × t	Fehler bei der Gebührenberechnung			Reihenfolge der Ämter hinsichtlich Fehlerzahl bei Gebühren- berechnung
		Zahl der hergestellten Verbindungen	Wert des Produkts n × t		zum Nachteil von Verwaltung	zum Nachteil von Teilnehmern	im ganzen	
					für 1000 Verbindungen			
Basel	142	11,2	515	VII	27	2,5	29,5	V
Bern	69	11,2	517	VI	16,9	6,5	23,4	II
Genf	459	12,0	543	IV	40,6	2,6	43,2	VII
Lausanne	127	13,6	574	I	15	1,2	16,2	I
Luzern	120	12,5	548	III	21,7	3,9	25,6	IV
St. Gallen	125	12,7	551	II	16,4	7,6	24,0	III
Zürich	292	12,5	541	V	25	7,3	32,3	VI
Mittelwert aus 1335 Beobachtungen	—	12,2	536	—	27,8	4,1	31,9	—

Beobachtungen in der einzigen zwischen Lausanne und St. Gallen betriebenen Leitung wird den Beamtinnen sicher nicht entgangen sein, die daher sozusagen mit der Gewißheit, beobachtet zu werden, gearbeitet haben.

Wenn indessen auch der moralische Wert dieser Ergebnisse in gewissem Maße angreifbar erscheint, so sind sie deshalb doch nicht weniger wertvoll wegen der Leistung, die sie anzeigen; es folgt aus ihnen, daß es möglich ist, hinsichtlich der Leistung und der Genauigkeit der Gebührenberechnung Ergebnisse zu erzielen, die weit über dem Mittelwert der anderen Ämter liegen.

Luzern. Die Leistung scheint geringer statt größer zu werden.

St. Gallen erreicht die zweite Stelle und hat die Arbeit seiner Beamtinnen verbessert. Überraschend ist der bei der Gebührenberechnung erzielte Fortschritt, denn die Zahl der Fehler ist von 57,4 auf 16,3 vom Tausend gesunken.

Zürich steht mit 541 Punkten etwas oberhalb des allgemeinen Mittelwertes für die Leistung der Beamtinnen; die Fehler bei der Gebührenberechnung sind noch zu zahlreich. Hinsichtlich dieses Punktes sind indessen erfreuliche Fortschritte zu verzeichnen.

Die während des ganzen Jahres 1922 fortgesetzten Beobachtungen haben als Ergebnis eine sehr fühlbare Verbesserung in der Genauigkeit der Gebührenberechnung gehabt. Allgemein kann man sagen, daß von 1000 Verbindungen, die im Jahre 1922 in den wichtigsten Leitungen hergestellt wurden, 32 nicht genau berechnet worden sind. Von diesen Fehlern haben $^7/_8$ einen Verlust für die Verwaltung und $^1/_8$ einen Verlust für den Teilnehmer verursacht. Man kann ferner sagen, daß die Fehlerzahl von 32 v T auf einen wesentlich niedrigeren Wert gefallen ist, daß aber die Zahl der Fehler zuungunsten des Teilnehmers stellenweise gestiegen ist (siehe Bern und Genf, Tafel 3). Man beobachtet hier einen ganz natürlichen Rückschlag, der über das Ziel hinausschießt und wieder ausgeglichen werden muß, denn eine genaue Berechnung der Ferngespräche ist unbedingt notwendig.

V. Einfluß des Teilnehmers auf die Ausnutzung der Leitungen.

Die Tafel 2 gibt genauen Aufschluß über die Zeitverluste und über die Bedeutung ihrer verschiedenen Ursachen. Sicherlich müssen die Beamtinnen ernsthafte Anstrengungen machen, um die Verluste beim Anruf, bei der Antwort und bei der Trennung, die zusammen 4′ 26″ ausmachen, auf einen Mindestwert herabzudrücken. Auch die Dienstgespräche (3 Minuten 38 Sekunden) werden verkürzt und die Vorbereitung der Verbindungen wird vervollkommnet werden müssen. Aber der wichtigste Faktor liegt beim Teilnehmer, der für sich allein durch verzögerte Beantwortung des Anrufs oder Wiederanrufs einen Verlust von 8′ 10″ stündlich verursacht. Wenn in jeder Stunde 12,2 Verbindungen hergestellt werden, so ergibt sich, daß der mittlere Verlust für jeden Teilnehmer sich auf 40 Sekunden beläuft. Diese Tatsache, die an sich von geringer Bedeutung erscheint, verdient dennoch näher untersucht zu werden. In der Tat würde, wenn die Teilnehmer durch schnellere Antwort diesen Zeitverlust nur um eine Minute stündlich verringerten, so daß die Nutzzeit von 42′ 38″ auf 43′ 38″ stiege, der wirtschaftliche Wert des gesamten Schweizer Netzes eine entsprechende Erhöhung erfahren, wobei vorausgesetzt ist, daß alle anderen Faktoren unverändert bleiben. Angenommen, daß die Teilnehmer diesen Verlust von 8′ 10″ nur auf die Hälfte, d. h. 4′ 5″, herabsetzen würden, dann beliefe sich diese Erhöhung auf etwa 4 000 000 Fr., d. h. das Kapital von 42 000 000 Fr. würde dieselben Dienste wie ein Kapital von 46 000 000 Fr. leisten. Es ist

daher zulässig, zu sagen, daß jede verlorene Minute für die Gesamtheit des Netzes ein zusätzliches Anlagekapital von 1 000 000 Fr. darstellt.

Man sieht aus dem Vorstehenden, welcher Nutzen erzielt werden könnte, wenn man die Teilnehmer auf die weittragenden Folgen ihrer sicherlich unbewußten Handlungsweise aufmerksam machte. Man muß das Publikum erziehen, belehren, an seine wohlwollende Mitarbeit appellieren; es hat schließlich selbst den größten Vorteil davon.

Regensburger Handels- und Nachrichtenverkehr im Ausgang des Mittelalters.[1])

Von Adolf Korzendorfer, Oberregierungsrat bei der Oberpostdirektion in Regensburg.

In den Rechnungsbüchern der Stadt Regensburg, die bis auf das Jahr 1393 zurückreichen, fand ich eines Tages folgende Einträge[2]):

1456: Wir habn gebn herrn linharten Grafenreut zins von einem Jahr von der fullten[3]) zu venedig .... 12 β 24 d

1465: Wir gaben dem Zeller hat er auf dem paw der Fullten[2]) zu venedig ausgebn 8 ung. Gulden machent 4 ℔ 24 dn

1469: Wir gaben 2 jarzins der Fullten[3]) zu venedig VIII Tukaten machent .... 3½ ℔ 24 ₰
Wir gaben vmb einen vmbhangk fur der herrn Tafel zu Venedi .... V Tukaten

1498: Jtm eod. die (Eritag n. Invocavit) zalt Walpang Jorg Schiltlin zw Fuldn[3]) zinss gen Venedig von den 90 vnd 91 Jarn .... III ℔ 6 β 20 ₰

1498: Jtm gebn der Schiltlin so sy aine botn dargelihn hatt, das man dy burg und Jre guet zu venedig In der acht gewarnet hatt, Ein Ratt .... II β XXIII ₰.

Diese Einträge, zunächst wenig verständlich, weisen auf den Verkehr der Stadt Regensburg mit Venedig hin. Das gleiche bekunden die Wahrzeichen Venedigs, die Markuslöwen, die verschiedene Regensburger Kaufleute, »welche am meisten nach Venedig gehandelt« — wie es in einer alten Urkunde heißt — in Erinnerung an die Venezianerzeit an ihren Häusern in Regensburg haben anbringen lassen.

Weitere Forschungen im Regensburger Stadtarchiv, im Hauptstaatsarchiv in München und in dem vorhandenen Schrifttum[4]) ergaben folgendes Bild.

Regensburg hatte im Mittelalter einen bedeutenden Auslandshandel. Ein Kapitular Kaiser Karls des Großen vom Jahre 803 erlaubte den Regensburgern, Handel mit allen Waren zu treiben, ausgenommen war nur der Verkauf von

[1]) Vortrag, gehalten am 11. November 1922 in der Gründungsversammlung der Gesellschaft zur Erforschung der Bayerischen Postgeschichte in München.

[2]) Regensb. Stadtarchiv Cam. 15, Bl. 23, 222 — Cam. 22, Bl. 39, 25.

[3]) fullten = volta-Gewölbe im Kaufhaus zu Venedig.

[4]) Über Schrifttum, Quellenangaben und Angaben über die Münzen siehe am Schlusse des Aufsatzes.

Waffen an die Slaven und Sorben. Aus dem 12. Jahrhundert werden uns gemeinsame Reisen von Regensburger Kaufleuten nach Kiew berichtet. Sie brachten Felle, Häute, Gold, griechische Waren, Seidengewebe und Wein nach Hause. In Kiew lebte in der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts ein deutscher Kaufmann namens Hartrich. Dieser stiftete um 1180 dem Kloster St. Emmeram in Regensburg 18 ℔ Silber, hierfür kaufte das Kloster ein Landgut, dessen Erträgnis für Arme und Pilger verwendet wurde. So erzählt uns das Schenkungsbuch des Klosters. Und man wird nicht fehlgehen, wenn man in diesem Hartrich einen Regensburger Kaufmann sieht, der, in der Fremde reich geworden, seiner Heimat in dieser Spende gedenkt.

Im 13. Jahrhundert steht Regensburg auf der Höhe seiner Macht und in der Blüte seines Welthandels. Es vermittelt den Warenaustausch zwischen dem Osten und Westen. Regensburg ist der Hauptstapelplatz orientalischer Waren. Das aus dem Jahre 1340 erhaltene Regensburger Handelsumgeldregister[5]) enthält die Zollsätze für Waren aus Frankreich, Italien und Böhmen, ein Beweis, daß nach diesen Ländern schon lange Handel getrieben wurde. Aus den Einträgen in diesem Umgeldregister ergibt sich, daß in dieser Zeit in Regensburg 58 Kaufleute mit Venedig Handel trieben. Ein Ch. von Aigolfsbach hat in der Zeit von Frühjahr 1340 bis zum Mai 1341 zehnmal Waren aus Venedig eingeführt, ein Ch. Eckart neunmal, ein Ulrich von Pfaffenhofen viermal, ein Ulrich Chessinger, ein Ulrich Faist, ein Paumburger und ein Andre der Sternar je dreimal, 14 Kaufleute taten dies je zweimal und 38 Kaufleute je einmal. Der Zollsatz für Waren von Venedig war 8 Regensburger Pfennige für den Saum, 6 Pfennige für 1 Faß Wein und 4 Pfennige für 1 Saum Öl. In der genannten Zeit wurden von den 58 Kaufleuten $375^1/_2$ Saum Waren und 50 Faß Wein eingeführt und dafür an Zöllen 12 Pfund 1 Schilling und 16 Pf. eingenommen. Den Handel mit Venedig beweist uns auch das im Regensburger Stadtarchiv befindliche Hauptbuch der Kaufmannsfamilie Runtinger (Vater und Sohn — Wilhelm und Mathäus —) aus den Jahren 1383 bis 1407[6]). Aus diesem Kaufmannsbuch, das über 400 Blattseiten enthält, berichtet uns Ebner[7]) in den Verhandlungen des historischen Vereins Regensburg vom Jahre 1893, daß von den Runtingers alljährlich Kaufzüge ins Ausland, insbesondere nach Venedig, veranstaltet wurden. Reich an Waren aller Art, Atlas, Samt, griechischer Seide, Taffet, Cendalin (Seidenzeug), Wolle, Gewürze, insbesondere Pfeffer in ungeheuren Mengen, Gold, Korallen, Glas, Malvasier usw., kehrten sie nach Regensburg zurück. Ausgeführt wurden die Ausbeute der heimischen, insbesondere der Amberger Bergwerke, Geschmeide und alte Amberger und Regensburger Pfennige, Leder, Hornerzeugnisse, Pelzwerk. In einer Beschwerde der Stadt Regensburg an den Herzog Ludwig den Reichen von Landshut aus dem Jahre 1462 wird gesagt, daß die Regensburger Kaufleute die ersten aus diesem Lande waren, die »dy Strassen gen Venedig hinein baueten«.

Ähnlich machten es die Kaufleute der anderen großen deutschen Handelsstädte in dieser Zeit. Wie groß die Zahl sein mußte, die da oft auf recht unsicheren

---

[5]) Regensburger Urkundenbuch — Mon. boica 33. Bd. S. 763 ff.

[6]) Mit der Herausgabe dieser wertvollen Quelle für die noch gänzlich unbekannte Regensburger Handelsgeschichte ist der Historiker Dr. Bastian in München von der historischen Kommission der bayer. Akademie seit vielen Jahren beauftragt. Im Interesse der Regensburger Geschichtsforschung wäre es zu begrüßen, wenn diese Arbeit vollendet würde, denn es läßt sich nicht rechtfertigen, eine so wichtige Quelle fast ein Jahrzehnt der wissenschaftlichen Benutzung zu entziehen. Den wertvollen Inhalt dieses Runtingerbuchs verrät Dr. Bastian in seinem Aufsatz: »Das Manual des Regensburger Kaufhauses Runtinger und die mittelalterliche Frauenfrage« (Jahrbuch für Nationalökonomie und Statistik 1920 Bd. 115/60).

[7]) Verhandlungen des Hist. Vereins der Oberpfalz und Regensburg 45. Bd. (1893), S. 131.

Wegen ins Ausland gingen, ersehen wir daraus, daß sie an verschiedenen Hauptplätzen, wie in Nowgorod, London und Venedig, Kaufhäuser oder Kauffahrerhöfe errichteten, um dort sowohl mit ihren Landsleuten zusammen sein zu können, ihre Waren den ausländischen Kaufleuten anzubieten, aber auch in fremden Landen bessere Unterkunft, Verpflegung, Schutz und Geselligkeit zu finden. Der deutsche Hof in Nowgorod und der Stahlhof in London gehörte den deutschen Kaufleuten. Das Kaufhaus in Venedig gehörte der venezianischen Regierung und hieß: »Fondaco dei Tedeschi«. Der Name Fondaco kommt vom arabischen Funduk und heißt sowohl Magazin als Gasthof, also Fondaco dei Tedeschi = Kauffahrerhof der Deutschen. Von diesem Fondaco wird nun zum erstenmal in einer venezianischen Urkunde vom 5. Dezember 1228 gesprochen[8]). Es heißt dort: »Fonticum communis Veneciarum ubi Teutonici hospitantur« = Allgemeiner Kauffahrerhof der Venezianer, wo die Deutschen wohnen. Und da die Regensburger Kaufleute die ersten waren, die nach Venedig reisten, können wir für das Jahr 1228 einen Handelsverkehr zwischen Regensburger Kaufleuten und Venedig feststellen. Das deutsche Kaufhaus liegt an der schönsten Verkehrsstraße Venedigs, dem Canale grande in der Nähe der Rialtobrücke. Es ist ein großes dreistöckiges Gebäude; heute hausen italienische Behörden darin. Im Mittelalter befanden sich in den drei Stockwerken dieses Gebäudes 56 Kammern und Gewölbe, eine Küche, eine Weinschenke und außerdem noch zwei große Säle für Versammlungen und Beratungen, die nach der Zeit der Benutzung der »Winter-« und der »Sommersaal« genannt wurden. Der Wintersaal führte auch noch den Namen Sala de la stua (Ofensaal) von dem darin befindlichen prächtigen Ofen, der von den Deutschen auf eigene Kosten errichtet worden war und ein wahres Kunstwerk seiner Art und seiner Zeit gewesen sein soll. Der Sommersaal hieß auch Gemäldesaal — Sala delle pitture — von der reichen Gemäldesammlung, in denen die Deutschen die Bilder der berühmtesten Maler, wie Tizian, Palmo Vecchio, Paolo Veronese usw., aufgestellt hatten[9]). Diese Tatsache ist deshalb erwähnenswert, weil sie zeigt, wie der deutsche Kaufmann in jener Zeit ein großes Verständnis und eine offene Hand für die Kunst hatte, ein Beweis der hohen Kultur dieser Pioniere deutschen Handels im Ausland. Und nun verstehen wir die in den Regensburger Stadtrechnungen enthaltene Nachricht, wonach die Regensburger für einen »Umhang für die Herrentafel in Venedig« 5 Dukaten bezahlten. Auch die Ausschmückung der in der Nähe des Fondaco gelegenen Kirche »San Bartolommeo«, wohin die deutschen Kaufleute zur Messe gingen und die auch ihre Begräbniskirche war, ließen sie sich angelegen sein. Sie bestellten bei dem im Jahre 1506 in Venedig weilenden Albrecht Dürer ein Altarbild, die Verherrlichung der hl. Maria im Rosenkranzfest, und schenkten es dieser Kirche. Das Bild ist noch erhalten und befindet sich im Besitz des Prämonstratenserstiftes Strahow in Prag[10]). Daß auch den Venezianern viel am Fondaco gelegen war, geht daraus hervor, daß sie das Gebäude an der Außenseite mit Fresken von den beiden berühmten Malern Tizian und Giorgione bemalen ließen.

Wichtiger als die Repräsentationsräume waren für den Handel selbstverständlich die Kammern und Gewölbe, in denen die Kaufleute ihre Waren hinterlegten und ihre Geschäfte abwickelten. Die meisten Kammern hatten eigene Namen; so hieß das Gewölbe — italienisch la volta — oder wie es in der Regensburger Rechnung auf gut regensburgisch heißt, die »fullten«, die die Nürnberger benutzten »il Paradiso« und die Kammer der Regensburger »la volta

[8]) Simonsfeld, Fondaco dei Tedeschi Bd. II, S. 9.

[9]) Simonsfeld, a. a. O. Bd. II, S. 112.

[10]) Scherer, Dürer, Stuttgart 1906, S. 29/386.

di San Piro«. Ursprünglich war bestimmt, daß jeder Kaufmann, der seine Geschäfte abgewickelt und seine Waren verkauft hatte, dem Hausmeister des Fondaco, dem Fonticarius, die Kammer samt dem Schlüssel übergab. Allmählich bildete sich aber der Brauch heraus, daß die Städte für ihre jeweils nach Venedig reisenden Kaufleute eine Kammer und ein Gewölbe für immer mieteten und den jährlichen Mietzins bezahlten. Ein Beweis hierfür ist der Eintrag im Regensburger Rechnungsbuch des Jahres 1465, wonach der Kaufmann »Zeller« für die »Ausschmückung des Gebäudes im Fondaco zu Venedig 8 ung. Gulden« ausgegeben hat, und daß im Jahre 1456 als Zins für ein Jahr »von der Fullten zu venedig 12 β 24 d« bezahlt werden.

Im Laufe der Zeit bildete sich unter den deutschen Kaufleuten, die nach Venedig kamen, eine Gemeinschaft heraus, die sich nach der Sitzordnung beim Essen an zwei Tafeln in zwei Gruppen teilte. Die eine Tafel nannte man die Regensburger und Schwabentafel; an ihr saßen die Regensburger mit den Süddeutschen und Österreichern (Ulm, Augsburg, Biberach, Ravensburg, Konstanz, Wien, Enns, Linz, Gmunden, Salzburg, Laibach), die andere hieß die Nürnberger Tafel; daran saßen die Nürnberger und Kaufleute aus anderen deutschen Städten (Köln, Basel, Straßburg, Speyer, Worms, Mainz, Frankfurt [Main], Lübeck). Die erste Rolle spielten von Anfang an die Regensburger, wohl auch, weil sie die ersten waren, die nach Venedig reisten. Daß es bei den engen Verhältnissen in dem Hause an Streitigkeiten, insbesondere an Rangstreitigkeiten, nicht fehlte, ist klar, zumal wenn eine solche Vormachtstellung, wie sie die Regensburger ehedem besaßen, nicht mehr mit dem Ansehen und der Macht der Stadt übereinstimmte. Die Stadt Regensburg war aus Gründen, die hier nicht näher erörtert werden können, schon im 15. Jahrhundert in ihrer Bedeutung sehr zurückgegangen. So berichtet uns der Regensburger Presbyter Andreas[11]) in seinem Chronicum generale nach einem mündlichen Bericht eines Regensburger Kaufmanns einen Vorfall, der diese Verhältnisse beleuchtet. Zur Regierungszeit Kaiser Karls IV. (1347/78) rissen die Nürnberger, offenbar weil sie sich den Regensburgern überlegen fühlten, den ersten Platz »locum supremum in Fondaco« an sich. Als die Regensburger dies hörten, schickten sie eine große Summe Geldes nach Venedig und ließen durch ihre dort anwesenden Kaufleute so viel Waren auf einmal ankaufen, als die Nürnberger im Lauf eines Jahres zu kaufen pflegten, und zwar gegen bar, während die Nürnberger vieles auf Rechnung kauften. Daraufhin bestätigte die venezianische Regierung die Regensburger in ihrem alten Recht. Später, unter König Wenzels Regierung (1378/1419), wollten die Nürnberger jenen ersten Platz neuerdings in Anspruch nehmen; zwei Regensburger aber, Matthäus Runtinger und Franz Putreich (dies der Gewährsmann des Andreas), wehrten sich für das Recht ihrer Stadt mit den Stöcken in der Hand. Die Sache wurde vor den Dogen gebracht; dieser wollte insgeheim den Regensburgern wohl, während die zahlreich in Venedig anwesenden Nürnberger viele Gönner in der Stadt hatten. Franz Putreich führte aber vor dem Senat die Sache seiner Mitbürger unter Hinweis auf jenen starken Einkauf so kräftig, daß er ein Senatsdekret erwirkte, welches den Regensburgern den ersten Platz im Fondaco für immer zuteilte. Er und sein Genosse Runtinger brachten dies Dekret selbst in die Heimat.

Die venezianische Regierung unterstützte den deutsch-venezianischen Handel außerordentlich. Dies ist erklärlich, denn die Einnahmen aus dem Fondaco dei Tedeschi waren sehr hoch. Nach Aussagen deutscher Kaufleute soll der Fondaco den Venezianern im Jahre 1497 täglich 100 Dukaten eingetragen

[11]) Simonsfeld, a. a. O. Bd. II, S. 87.

haben[12]). Das war möglich, da die Venezianer außerordentlich strenge Zollvorschriften für die Benutzung des Fondaco erlassen hatten. Jeder deutsche Kaufmann, der in Mestre vom Pferde stieg und sich mit seiner mitgebrachten Habe in die Barke begab, mußte direkt zum Fondaco gefahren werden. Ein Absteigen in einem anderen Gasthof oder bei einem Bürger der Stadt war streng verboten. Im Fondaco selbst mußte er seine Waffen für die Dauer seines Aufenthalts niederlegen, dann sein Geld und seine Waren zum Zwecke der Erhebung des Eingangszolls angeben. Nun legte er seine Waren in seinem Gewölbe aus, verkaufte sie an Venezianer und konnte dann, wenn es ihm beliebte, Waren in Venedig einkaufen. Vor seiner Abreise mußte er hierfür wieder den Ausgangszoll bezahlen. Wer sein Geld nicht ganz genau angab oder etwa insgeheim Waffen bei sich behielt, wurde bestraft[13]). So wurde ein Kaufmann deswegen verurteilt, weil er bei seiner Ankunft im Fondaco eine Summe Geldes nicht angab, die er einem in Padua studierenden Regensburger Studenten überbringen sollte, aber wegen vorzeitiger Abreise des jungen Mannes nicht hatte übergeben können. Ein anderer Regensburger Kaufmann erhielt, während er sich im Fondaco aufhielt, Besuch von einem jungen Regensburger, der sich als Kaufmannslehrling in Venedig aufhielt und offenbar über seine Eltern Nachricht erhalten wollte. Auch dieser Kaufmann wurde bestraft, denn das Betreten des Fondaco war außer deutschen nur noch venezianischen Kaufleuten erlaubt. Und trotz dieser außerordentlich großen Beschränkung der Freiheit fühlten sich die deutschen Kaufleute im Fondaco sehr wohl, denn sie verdienten viel Geld an dem Handel. Den Gewinn, den die Deutschen aus dem Handel zogen, können wir mangels statistischer Angaben nicht feststellen. Einen Fingerzeig geben uns aber die Nachrichten über die Konkurse von Deutschen in Venedig. So fallierten im Jahre 1483 die Regensburger Kaufleute Rimbeck und Zodoler mit 17 000 Dukaten, der Regensburger Kaufmann Thomas Kurz mit 6 200 Dukaten. Eine weitere Nachricht ist uns aus dem Jahre 1511 erhalten, wonach die Einkäufe der deutschen Kaufleute im Monat Januar 140 000 Dukaten betrugen[14]).

Über den deutsch-venezianischen Handel befindet sich sowohl in den venezianischen wie auch in deutschen Archiven eine große Anzahl von Urkunden, die nur teilweise veröffentlicht sind. Das Hauptwerk auf diesem Gebiet ist das bereits öfters angeführte Werk des Universitätsprofessors Dr. Simonsfeld »Der Fondaco dei Tedeschi und die deutsch-venezianischen Handelsbeziehungen, Stuttgart 1887«. In diesem Werke sind ungefähr 900 Urkunden veröffentlicht, von denen sich 150 auf Nürnberg, 100 auf Augsburg und 50 auf Regensburg beziehen. Der Inhalt dieser Urkunden zeigt, daß sich die Städte Nürnberg und Augsburg außerordentlich der Angelegenheiten ihrer Landsleute angenommen haben, daß jede einzelne Klage, z. B. über Benachteiligung vor venezianischen Gerichten, über Erhöhung von Gebühren und Zöllen, nachdrücklichst in Venedig vertreten wurde. Das gleiche kann man von dem Regensburger Rat nicht sagen. Es ist ja zu bedenken, daß in der Zeit, aus der die meisten Urkunden stammen, 1450 bis 1600, die Stadt Regensburg nicht mehr die große Bedeutung als Handelsstadt hatte, die sie im Mittelalter besaß. Aber die Stadt hätte doch gerade deshalb mit besonderem Nachdruck die Angelegenheiten ihrer Landsleute vertreten sollen, denn reiche Einnahmen eines Regensburger Kaufmanns, der nach Venedig Handel trieb, waren zugleich Einnahmequellen für die Stadt selbst. Gleichviel findet der Rat der Stadt Regensburg es häufig nicht der Mühe wert.

[12]) Simonsfeld, a. a. O. Bd. II, S. 37.

[13]) Simonsfeld, a. a. O., Bd. I, Nr. 69, 85.

[14]) Simonsfeld, a. a. O. Bd II, S. 38.

Schreiben der venezianischen Regierung zu beantworten und muß in einem Falle drei- bis viermal von Dogen in Venedig gemahnt und mit Gegenmaßregeln gegen Regensburger Kaufleute in Venedig zur Antwort gezwungen werden[15]). Ganz anders handelten die Räte von Nürnberg und Augsburg, die immer und immer wieder zum Teil in ausführlichen Schreiben an die venezianische Regierung für ihre Landsleute eintreten. Auf welche Ursachen diese unbegreifliche Handlungsweise der Stadt Regensburg zurückzuführen ist, liegt nicht klar.

Wer sich in der Regensburger Stadtgeschichte auskennt, wird fragen, hat sich denn um diese nach Venedig reisenden Kaufleute nicht der »Hansgraf« gekümmert? Der Hansgraf war ein im Mittelalter auch in anderen deutschen Städten, wie Bremen, Wien, Kassel usw., aufgestellter Beamter der Stadt, der die Aufgabe hatte, die Marktfahrer und Großkaufleute auf ihren Zügen zu den großen Märkten zu begleiten und dafür zu sorgen, daß »sie über ihre Freiheit, Recht und Altherkommen nit sein beschwert worden«. Außerdem hatte er die unmittelbare Gerichtsbarkeit zu üben und seine Schutzbefohlenen gegenüber auswärtigen Behörden zu vertreten; er war also eine Art außerordentlicher Gesandter. **Es ist nachgewiesen, daß der Hansgraf der Stadt Regensburg nur nach** bestimmten Richtungen reiste, die Donau hinunter nach Enns und Wien, ferner nach Frankfurt und Würzburg. Nach Italien kam er nie, und wenn sich z. B. der Regensburger Kaufmann Zeller, der im Jahre 1460, 1474 und 1478 Hansgraf war, nach den Einträgen in den Stadtrechnungen wiederholt in Venedig aufhielt, so war das in den Jahren, in denen er nicht Hansgraf war. Nach dem, was vom Fondaco dei Tedeschi und dessen Verfassung erzählt wurde, muß man annehmen, daß der Hansgraf von den venezianischen Behörden nicht zugelassen worden wäre. Die venezianischen Behörden verlangten, daß sich die deutschen Kaufleute unter venezianischen Schutz und unter venezianisches Recht stellten. Da hatte ein Regensburger Hansgraf nichts zu tun. Das ist die einfache Lösung der Frage, warum der Regensburger Hansgraf nicht nach Venedig kam.

So waren die Regensburger Kaufleute auf sich selbst gestellt und da sie aus ihrer Vaterstadt keinerlei Unterstützungen mehr fanden, hörten die Reisen der Regensburger Kaufleute auf, lange bevor der Fondaco dei Tedeschi geschlossen wurde. Das geschah im Jahre 1806. In diesem Jahre forderte der italienische Staat, an den Venedig gekommen war, daß die deutsche Nation das Haus zu verlassen habe. Damit war der Fondaco dei Tedeschi nach fast 600jährigem Bestehen aufgehoben.

Ein so starker Handelsverkehr hatte notwendigerweise auch einen Nachrichtenverkehr zur Voraussetzung oder zum mindesten zur Folge. Daß hierfür nicht venezianische, sondern deutsche Boten in Betracht kommen, ist selbstverständlich. Eigentümlicherweise sind aber in sämtlichen Regensburger Stadtrechnungen der Jahre 1390 bis 1550 Boten, die für die Stadt Regensburg nach Venedig gelaufen oder geritten wären, nicht aufgeführt. Und Briefe, die eine gute Fundgrube für die Geschichte der Verkehrseinrichtungen bilden (ich erinnere für die römische Staatspost nur an die Briefe Ciceros), stehen für diese Zeit nicht zur Verfügung.

Anders war es in Augsburg. Dort sind infolge des regen Verkehrs schon im 15. Jahrhundert regelmäßige Venediger Botenfahrten nachgewiesen, und die jedenfalls schlimmen Erfahrungen, die die Stadt mit den freien Venediger Boten gemacht hatte, hat sie veranlaßt, um die Mitte des 16. Jahrhunderts (1555) eine Venediger Botenordnung zu erlassen und die Boten zur Über-

[15]) Simonsfeld, a. a. O. Bd. I, S. 295 Nr. 539 ff.

wachung bestimmten Ratsmitgliedern zu unterstellen. In dieser Ordnung ist ungefähr folgendes bestimmt[16]): »Die Boten, welche sich der Ordnung unterwerfen, sollen in einer durch das Los bestimmten Reihenfolge aufgeschrieben werden und in dieser dann reiten. Sie sollen allein berechtigt sein, Briefe und Gelder auf der Venediger Straße zu befördern und deswegen für 300 fl. Bürgschaft stellen. Die Zahl der eingeschriebenen Boten war anfänglich acht; fünf Jahre später wurde sie auf sechs herabgesetzt. Jeden Samstag abend sammelte der Bote, den der Ordinariritt traf, in Augsburg die Briefe ein und übergab sie am nächsten Samstag bei guter Tageszeit in Venedig. Ein anderer sammelte in Venedig am Freitag die Briefe ein und übergab sie am zweiten Samstag darauf in Augsburg. Im Winterhalbjahr durften die Boten die Briefe ein paar Stunden später übergeben.« Der erste Bote, der nach der Ordnung abritt, war Hans Schwarzenburger, nämlich am Ultimo Marto 1555. Er kam wieder am 20. April. Stets waren darnach 3 Boten auf dem Weg, einer der nach Venedig ritt, einer der dort ausrastete und einer, der herausritt. Wer seinen Ritt nicht in der vorgeschriebenen Zeit vollendete, wurde bestraft. Gewöhnliche Botenausreden fanden keine Berücksichtigung. Ebenso setzte sich strenger Ahndung aus, wer seinen Ritt gänzlich versäumte. Nur der Nachweis konnte ihm helfen, daß unübersteigliche Hindernisse entgegenstanden: »Leybesnoth«, Schnee, Wasser usw. Die eingeschriebenen Boten konnten sonst tun und übernehmen, was sie wollten, wie andere gewöhnliche Boten, sie hatten aber, wenn der Ordinariritt sie traf, bereit zu sein oder dafür zu sorgen, daß ein Genosse ihn übernahm. Schon am Mittwoch abends mußten sie für den nächsten Samstag da sein, sonst galt der Ritt für versäumt. Ritt einer außer der Ordnung nach Venedig, so mußte er so auch wieder herausreiten. Ob außer oder in der Ordnung, beim Abgehen sowohl als beim Ankommen zahlte jeder Bote in die Botenbüchse 8 Kr. Aus dem Erlös wurden den Boten in Unglücksfällen Unterstützungen gewährt.

Was erzählen nun die Regensburger Urkunden und Rechnungsbücher? Wenn in Regensburg die Stadt irgendwelche Nachrichten nach auswärts zu senden hatte, so wurden in frühester Zeit berittene Angehörige der Bürgerschaft mit dem Auftrag betraut. In Regensburg nannte man dies »Erberge«, d. h. ehrbare Botschaft. Vielfach wurden diese Boten beauftragt, mündlich die Nachricht zu überbringen. Solche ehrbare Botschaften kosteten, da die Herren meist in Gesellschaft reisten, ein erhebliches Stück Geld, denn sie verrechneten ihre ganzen nicht unerheblichen Ausgaben für den Aufwand. Und so finden wir denn von 1325 an in Regensburg auch Botenläufer verwendet, die sehr viel weniger Geld kosten und häufig eher zurückkamen als die berittenen Bürgersöhne. Recht zahlreich waren übrigens die Botenläufe vor 1500 nicht. Ein Auszug aus den Regensburger Stadtrechnungen von 1393 bis 1498, also in einem Zeitraum von über 100 Jahren, ergibt 3 000 Botenläufe, das sind im Jahre 30, alle 14 Tage rund einer. Der erste Bote der Stadt Regensburg wird im Wundenbuch (veröffentlicht im Regensburger Urkundenbuch, Seite 759 [79]) erwähnt: »1325 bis 1350 Glaeslein der pote«; die nächste namentliche Erwähnung eines Boten findet sich in den Ausgabebüchern der Stadt Regensburg vom Jahre 1404: »It wir habn gebn dem Christl potn der gein Rom gie I gulden den schueffn im mein hrn chost LXX d.«

In anderen deutschen Städten, z. B. in Hamburg, werden die ersten städtischen Boten erwähnt im 13. Jahrhundert, in Nürnberg im Jahre 1449. Die Regensburger Boten erhielten von der Stadt keine Besoldung. Dagegen

[16]) Archiv für Post und Telegraphie 1887, S. 198.

wurden sie als Ratsdiener jährlich mit einem Rocke bedacht, d. h. es wurde ihnen der Stoff hierzu geliefert, und zwar 4 Ellen Blautuch, ¼ rot und ¼ weiß. Die Kleidung der Regensburger Boten war also in der Hauptsache blau. Von anderen Städten wird berichtet, daß sie ihre Boten ebenfalls mit bunten Kleidern versahen, so daß man schon von weitem die Boten nach ihrer Kleidung auf ihre Herkunft feststellen konnte. Das Mittelalter war überhaupt sehr farbenfroh und nicht so eintönig und grau wie die jetzige Zeit. Der Bote erhielt für jeden Botengang eine Entschädigung, und zwar für jede zurückgelegte Meile 3 Pf. (vgl. Anlage 1). Mußte er auf Antwort warten, also »still liegen«, so bekam er für den Tag 6 Pf. Entschädigung. Im Jahre 1417 werden 7 Boten aufgeführt, im Jahre 1480 13, die dann im Jahre 1498 auf 5 herabsinken.

Seit dem Jahre 1421 tragen die Regensburger Boten Botenbüchsen aus Holz, die mit dem Stadtwappen bemalt sind. Über diese Botenbüchsen sind in dem vorhandenen Schrifttum falsche Ansichten vertreten. Die Botenbüchsen dienten in jener Zeit nicht mehr zur Aufnahme der Briefe — wie vielleicht früher —, denn in der damaligen Zeit erhielt der Bote in den meisten Fällen nur einen Brief zur Besorgung, sondern diese Büchsen waren der Nachweis, daß der Bote von seiner Stadt ausgeschickt war, daß er ein »geschworener« Bote dieser Stadt war. Die Botenbüchsen, zuerst aus Holz, wurden später aus Metall, Messing und Silber, in kleineren Ausmaßen hergestellt, hierfür mußte der Bote eine Gebühr bezahlen, die ihm nach Abgang von seinem Botendienst zurückvergütet wurde. Im frühen Mittelalter zur Zeit der alten fränkischen Könige und der ältesten bayerischen Herzöge, waren geschälte, daher weiße Haselstäbe das Zeichen des amtlichen Boten. Die Stäbe waren geweiht, der Übeltäter an dem Boten wurde feierlich verflucht. Seitdem an Stelle der mündlichen Mitteilung des Boten die Übergabe des Briefes kam, tritt für den einfachen Stab der gegabelte Stab in Gebrauch. In diese Gabel wurde der Brief eingesteckt und damit zugleich unter den Schutz des Stabes gestellt, und dann wurden gleichzeitig Stock und Brief dem Empfänger übergeben. Der Stock war die Erkennungsmarke des Boten.

Eine Bürgschaft mußte der Bote erst im 16. Jahrhundert stellen. Sie bestand darin, daß, je nachdem ein laufender oder ein reitender Bote in Betracht kam, er eine kleinere oder größere Bürgschaft leisten mußte. Dies wurde damit begründet, daß der reitende Bote mehr mitnehmen konnte als der laufende. Später wurde die Bürgschaft auch dadurch geleistet, daß zahlungsfähige Regensburger für den Boten als Bürgen auftraten. Bis zum Ende des 15. Jahrhunderts kümmerte sich die Stadt um die Boten nicht sonderlich viel. Sie wurden zwar bei Dienstantritt vereidigt, erhielten dann als Erkennungsmarke die Botenbüchse, im übrigen aber war eigentlich niemand aufgestellt, um sie zu überwachen. Ähnlich wie in Augsburg im Jahre 1555 erließen im Jahre 1515 in Regensburg der Hauptmann, der Kammerer und der Rat den Befehl, daß künftighin jeder, der einen Boten machen wolle, auf Befehl des Stadthauptmanns, des Kammerers und Rates in der Hans von dem Hansgrafen angenommen werden müsse, und daß einem jeden von ihnen eine versiegelte Botenbüchse ausgehändigt werde, nachdem er auf seine Pflicht vereidigt sei (vgl. Anlage 2). Die Botenbüchse wird folgendermaßen beschrieben: »Ein ehrbarer Rat hat beschlossen, etliche Botenbüchsen machen zu lassen und mit der Stadt Zeichen, der Schlüssel, dazu unten ein Loch, daß man ein Petschaft darein mag machen auf der anderen Seiten. Und sollen die Boten solich puchsenn in der Hanns empfachen vnnd souil aine Kost, soll ain yeder bot gemainer Stat on Schadenn bezalenn (bayr. Hauptstaatsarchiv München, Regensburg Reichsstadt Lit. Nr. 559, Bl. 61).

Mit der Übernahme der Überwachung der Boten erweiterten sich die Geschäfte des Regensburger Hansgrafen, der im übrigen bald von seiner stolzen Aufgabe als Vertreter der Stadt Regensburg im Ausland allmählich zu einem bloßen Polizeibüttel herabsank.

Im Jahre 1515 gab es 24 Boten, die alle an bestimmten Plätzen auf Aufträge warteten, also ähnlich wie unsere Dienstmänner. So heißt es in dem Verzeichnis (bayr. Hauptstaatsarchiv München, Regensburg Reichsstadt Lit. Nr. 559, Bl. 76).

»Hanns Lewpolt sitzt bey sant Claren in osten wacht
Leonhart Altmann sitzt zu Oßten
Hanns Weinzurll ins tensingers haus an s. Jacobshof« usw.

Boten nach bestimmten Orten, wie in Augsburg die Venediger Boten, werden noch nicht erwähnt. Vor Übernahme des Dienstes mußte der Bote einen Eid leisten, in dem vor allem auf die Wahrung des Botengeheimnisses hingewiesen wurde.

Die Entlohnung der Boten in Regensburg war im Verhältnis zu anderen Städten nicht besonders reichlich. Um die gleiche Zeit erhielten die Boten in Köln zu ihrer jährlichen Gewandung 8 Ellen und das Futter dazu, außerdem jedes Jahr 5 Fäßlein Wein. Auch die Amberger waren in jener Zeit freigebiger. Der Amberger Bote bekam zu seinen erdienten Botenlöhnen alle Quatember einen halben Gulden und ein Viertel Korn, außerdem für die Meile 8 Pfennig und Wartegeld täglich 16 Pfennige und eine Dienstwohnung in einem Turm (vgl. Anlage 3).

Aus jener Zeit sind uns zahlreiche Bilder erhalten, die Boten darstellen. Vor allem zeigen uns die Holzschnitte, mit denen die Maler Schäufelein und Burkmeier den Heldenroman Theuerdank — verfaßt auf Veranlassung Kaiser Max I. vom Geheimsekretär Pfinzing — geschmückt haben, Boten zu Fuß und zu Pferd. Das Werk ist in Augsburg im Jahre 1519 erschienen. Die Reichsdruckerei hat diese Holzschnitte in vorzüglicher Wiedergabe neu herausgegeben.

Die Verwendung der reitenden und fußgehenden Boten geht lange Zeit nebeneinander, und es ist sogar sehr häufig, daß die gehenden Boten weitere Strecken zurückzulegen haben als die reitenden. In den Rechnungen der Stadt Regensburg von 1393 bis 1498 finden sich L ä u f e nach Westfalen, Ungarn, Holland und dagegen wieder R i t t e in die nahe Umgebung. Die Erklärung hierfür gibt Wolfgang Riepel in seinem Werke »Das Nachrichtenwesen des Altertums«. Riepel beweist, daß die Überlegenheit des Reiters über den geübten Fußgänger auf größere Entfernungen gar nicht so groß ist. Den berühmten Distanzritt Wien—Berlin im Jahre 1892 gewannen Graf Staremberg und Baron Reizenstein mit den edelsten Vollblutpferden, die während des Rittes aufs sorgfältigste gepflegt, große Wegstrecken hindurch am Zügel geführt und mit starken Mitteln (Kognak) belebt wurden. Sie brauchten zu den 700 km 73 Stunden = rund 3 Tage, machten also in der Stunde ungefähr 10 km. Die Pferde gingen trotz der sorgfältigsten Pflege am Ziele zugrunde. Hauptmann Förster, der ein preußisches Dienstroß ritt, brauchte 124 Stunden = ungefähr 5 Tage, machte also in der Stunde rund 6 km, aber der Gaul blieb am Leben. Die Distanzgänger des nächsten Jahres brauchten zu demselben Wege 154 Stunden = 6 Tage, das sind in der Stunde 4,5 km, also ungefähr doppelt so lange Zeit wie die allerbesten Rennpferde und nur um einen ganz geringen Bruchteil mehr als das am Leben gebliebene Militärpferd. Diese Erfahrung wird man bei den Boten der alten Zeit auch gemacht haben und darum solange Fußboten für weite Strecken verwendet haben.

Wie ging nun ein Ritt eines alten Regensburger Boten vor sich? In meinem Besitz befindet sich die Abrechnung des Regensburger Schwabenboten für einen Ritt nach Augsburg—Ulm und nach Innsbruck aus dem Jahre 1522 (vgl. Anlage 4). Der Bote hat aber nicht, wie es die Regel war, Meilengelder berechnet, er war neuzeitlich und schrieb auf, was er brauchte.

Dieser Regensburger Schwabenbote reitet am Sankt Johannistag (24. Juni) 1522 aus gegen Innsbruck. Er übernachtet bereits in dem 12 km entfernten Abbach und zahlt hierfür 13 Kreuzer. Am nächsten Tage reitet er nach Neustadt, ißt für 7 Kreuzer und läßt für 4 Kreuzer sein Pferd beschlagen. Dann übernachtet er zum zweitenmal in Pörnbach und zahlt hierfür 14 Kreuzer. Er hatte in den 2 Tagen bereits 71 km zurückgelegt. Dann geht es nach Augsburg (55 km), Zehrung und Übernachten erfordern 20 Kreuzer. Nun reitet er auf Landsberg zu (30 km), bezahlt 17 Kreuzer fürs Übernachten und läßt zur Abwechslung wieder sein Pferd beschlagen. Dann reitet er nach Füssen (65 km), übernachtet und zahlt 18 Kreuzer, dann nach Parwies (65 km) und übernachtet um 17 Kreuzer. Jetzt kommt er ans Ziel seiner Reise (33 km), bleibt in Innsbruck 2 Tage und 2 Nächte, läßt sein Roß zum drittenmal beschlagen, bezahlt 45 Kreuzer und macht sich auf die Heimreise. Zunächst reitet er nach Schwaz (29 km) und übernachtet für 19 Kreuzer. Dann reitet er etwas weiter (55 km) und kommt nach Audorf. Er übernachtet dort (Ausgabe 17 Kreuzer). Am nächsten Tage geht es nach Albaching (58 km), die Zeche macht 20 Kreuzer; dann reitet er nach Landshut (54 km), zahlt 17 Kreuzer 2 Heller. Am nächsten Tage geht es nach Schierling (39 km), Übernachten und Verzehren bedingen 17 Kreuzer, und schließlich reitet er am 14. Tage in Regensburg ein und verzehrt, ehe er aufs Rathaus geht, noch einen Kreuzer. Die Kosten dieses Rittes, der 14 Tage dauerte und der 584 km lang war, betragen 4 Gulden 25 Kreuzer und 2 Heller.

Der nächste Ritt führt ihn nach Ulm. Am ersten Tage reitet er nach Saal und ißt dort zu Mittag um 6 Kreuzer. Dann geht es weiter nach Geisenfeld (zusammen 57 km), Übernachten kostet 17 Kreuzer. Hierauf reitet er nach Friedberg (58 km), Ausgabe 17 Kreuzer, nach Augsburg (8 km), dort erledigt er seine Geschäfte, bleibt über Nacht, zahlt 30 Kreuzer. Dann geht es nach Zusmarshausen (27 km), Aufwand 16 Kreuzer, dann (64 km) nach Ulm. Hier wird das Pferd beschlagen und offenbar längerer Aufenthalt genommen, denn die Zeche macht 46 Kreuzer. (In der Insbrucker Rechnung sind für 2 Tage und 2 Nächte und Beschlagen des Pferdes 45 Kreuzer angesetzt). Dann reitet er 180 km[17]) nach Pfaffenhofen, dann nach Ingolstadt (23 km), zahlt einschließlich für ein Hufeisen 20 Kreuzer, und da es der Heimat zugeht, läßt er sich beim Barbier noch verschönern und zahlt dafür einen Kreuzer, reitet 58 km nach Abbach, verzehrt noch 3 Kreuzer, reitet die restlichen 12 km nach Regensburg, nimmt noch eine Stärkung für 3 Kreuzer zu sich, ehe er zum Stadtkämmerer geht, um seinen Reisebericht zu machen. Nachträglich läßt er seine Taggeldberechnung schreiben, zahlt hierfür einen Kreuzer, verrechnet diesen, erhebt die Auslagen für die beiden Ritte im Gesamtbetrag von 7 Gulden 22 Kreuzer und bekommt dazu vom Stadtkämmerer noch einen halben Gulden Trinkgeld.

Die Entlohnung des Boten für die beiden Ritte, auf denen er vielleicht 3, höchstens 4 Schreiben befördert und ebensoviel zurückgetragen hat, beträgt also rund 8 Gulden rheinisch, ungefähr soviel als nach einer gleichzeitigen Notiz für einen guten Ochsen bezahlt wurde. Wenn man nach dem heutigen (15. Juli 1923) Fleischpreis von 10 000 *M* für das Pfund den Preis eines Ochsen be-

[17]) Der Bote hat hier zweifellos vergessen, dem Schreiber der Rechnung eine oder zwei Ausruhorte anzugeben.

rechnet, so kommt man auf ungefähr 6 000 000 ℳ. Die Beförderungskosten für diese höchstens 8 Briefe waren also sehr hoch, viel höher als die Briefgebühren, die heute die Reichspostverwaltung erhebt. Das beweist auch folgendes: Der Haushaltsetat der Stadt Regensburg weist

für das Jahr 1437/38 = 633 ℔ 6 β 17 dn Gesamtausgaben, darunter 24 ℔ 3 β 14 dn Botenlöhne = 3,86 vH,

für das Jahr 1921/22 = 24 338 285 ℳ Gesamtausgaben, darunter 129 522 ℳ Post-, Telegraphen- und Fernsprechausgaben = 0,53 vH

aus.

Wie aber haben die Regensburger Kaufleute und auch die Stadt Regensburg ihre Briefe damals nach Venedig verbracht, da sich in den Stadtrechnungen keinerlei Beträge für solche Briefe finden? Das haben die Kaufleute selbst besorgt und dabei auch hier und da noch die amtlichen Briefe mitgenommen, wenn sie nicht, was ich annehmen möchte, die Briefe nach Augsburg zur Besorgung durch die dortigen Venedigerboten schickten. Denn die Kosten für einen eigenen Boten waren, wie die Ausgabenrechnung des Schwabenboten gezeigt hat, sehr hoch. Die Kaufleute benutzten zweifellos häufig zur Erledigung ihres Briefverkehrs ihre Reisen, die sie selbst oder durch ihre Diener machen ließen, oder sie baten befreundete Kaufleute um diesen Liebesdienst.

Eine Beschleunigung der Ritte und der Läufe und eine bedeutende Verringerung der Kosten und damit eine Vermehrung des Briefverkehrs traten erst ein, als man auf den Gedanken kam, nach gewissen Richtungen ständig laufende oder reitende Boten einzurichten oder Reiter und Pferde nach bestimmt gemessenen Wegestrecken zu wechseln, ein Gedanke, der wohl um das Jahr 1400 herum in Italien verwirklicht wurde. Von hier aus brachte dann diese Einrichtung der Italiener Franz von Taxis nach Deutschland, als ihn König Max im Jahre 1490 zur Aufrichtung einer Post nach Deutschland berief.

Benutzte Quellen und benutztes Schrifttum, Münzwesen.

a. Quellen.

Bayer. Hauptstaatsarchiv München, Regensburg Reichsstadt Nr. 559.

Stadtarchiv Regensburg Polit. I Nr. 3 Cam. 3, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 16, 17, 19, Archiv des hist. Vereins Regensburg MS. R. 60.

b. Schrifttum.

Ebner, Franz, ein Regensburger kaufmännisches Hauptbuch aus den Jahren 1387—1407 in den Verhandlungen des hist. Vereins von Oberpfalz und Regensburg 45. Bd. (1893), S. 131.

Eheberg, Dr. K. Th., Verfassungs-, Verwaltungs- und Wirtschaftsgeschichte der Stadt Straßburg bis 1681, Straßburg 1899.

Heyd, Geschichte des Levantehandels, Stuttgart 1879.

Hoffmann, A. v., die Stadt Regensburg, Stuttgart B. 1922.

Hümmerich, Franz, die erste deutsche Handelsfahrt nach Indien 1505/06, München, B. Oldenburg.

Knipping, R., die Kölner Stadtrechnungen des Mittelalters, Bonn 1897.

Korzendorfer, Adolf, die Münchner Botenordnung v. J. 1565 im Archiv für Post und Telegraphie 1907 Bd. 35 S. 590.

Korzendorfer, Adolf, die Geburtsurkunde der deutschen Post i. d. Bayerland 34. Jahrg. 1922 S. 1.

Löffler, Karl, Geschichte des Verkehrs in Baden, Heidelberg 1910, Winter.

Lößl, W., das Regensburger Hansgrafenamt in den Verhandlungen des hist. Vereins Regensburg Bd. 59.
Monumenta Boica 53. Bd. N.F. 7. Bd., die Urkunden der Stadt Regensburg bis zum Jahre 1350, München 1912.
Müller, Johannes, die Hauptwege des Nürnberger Handels im späten Mittelalter im Archiv für Kulturgeschichte 5. Bd. 1907 Berlin, Duncker.
Sander, Paul, die Reichsstädtische Haushaltung Nürnbergs 1431—1440, Leipzig 1902.
Sax, E., die Verkehrsmittel in Volks- u. Staatswirtschaft II. Bd., Berlin 1920.
Schulte, Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs, Leipzig 1900.
Simonsfeld, Dr. H., der Fondaco dei Tedeschi in Venedig und die deutsch-venezianischen Handelsbeziehungen, Stuttgart, Cotta 1887.
Stein, W., Akten zur Geschichte der Verfassung und Verwaltung der Stadt Köln, Bonn 1895.
Stieda, W., über die Quellen der Handelsstatistik im Mittelalter (Abhandlungen der K. pr. Akademie der Wissenschaften 1902).

c. Regensburger Münzwesen.

Im Mittelalter herrschte in Deutschland die Doppelwährung. In Regensburg gab es die Regensburger Pfennige (Silbermünze), von denen 240 auf ein Pfund gingen.

1 ℔ = (16 Groschen) = 20 Schilling (β) = 240 Pf. (dl.). Als Goldmünzen liefen um der ungarische Gulden = (Dukaten) = 3,556 — 3,583 g Feingold = (ungefähr 10 Goldmark) und der rheinische Gulden.

Um die Zeit des Jahres 1420 gab man für 3 ung. Goldgulden 4 ℔ Regensburger Pfennige und für 2 rheinische Gulden 2 ℔ 140 dl (R).

Ein Pferd kostete damals 35 bis 45 ung. Gulden, ein Ochse 9 rheinische Gulden.

Anlage 1

Botentaxe.

Sammlung derer von e. Wohledlen Hoch und Wohlweisen Herrn Stadt Cammerer und Rath der des heil. röm. Reichs freyen Stadt Regenspurg erlassenen Decrete. Deren Verleger J. F. K. D. R. A.

(Regensburg, Seifferts sel. Witwe 1754.) Seite 8.

Regensburg Rats-Decret vom 21. V. 1533.

Boten

Bothen — Tax
von der Meil

Item wer einen boten auszeschicken ersuecht, so soll es der bot on ehafft Ursachen nicht weigern und ainen yeden poten von der Meyl drey Kreutzer und so offt er ain tag still ligt, das er kuntlich anzaigen mag Sechs Kreutzer gegeben werden. Wo aber ein Bot tag und nacht zu lauffen bestellt, mit demselben soll nach gestalt der sachen abgebrochen werden.

Solches alles soll von meniglich allhie niemant ausgenommen bis uff eines Erbern Camer und Rats widerrueffen und verenderung bey unnachlässiger straff stracks gehalten werden.

Decretum in consilio Vigilia
ascensiois dni Anno x XXXIII.

Anlage 2

Boteneid.

Stadtarchiv Regensburg
Politica I No. 3

(Altes Pflichtbuch der städt. Ämter).

Aines Stattbotenpflicht.

Ir werdet einen leyblichen Ayd zw Gott vnnd dem heyligen Euangelio schwören, so offt Ir von Gemainer Statt mögen aussgeschickht werden, ds Ir aller vmbstennds vnnd beuelch so Euch Jedesmal gegeben werden vleissig warnemmen, denselben treulich nachkhommen, Annder henndel vmb eines mehreren genießen willen Euch nit hindern noch aufhalten Lassen wöllet, was Euch vertrauet vnnd wohin Ir raiset bey Euch verschwigen behallten dess vbrigen Trunckhs massen alle beschaidenhait an orth vnnd Enden dahin Ir geschickht werdet brauchen, wie Auch Jederley beuelch geben wirdet, bey tag oder nacht, nachdem die sachen Eylendts vnnd die Notturfft erfordert, fort gehet vnd Euch nit seumet, sonst in Allem in Gemaine vnd sonders in Gemainer Stadt frommen Euren pesten vleiss vermögen vnd verstandt nach befürdert, allen schaden warnet vnnd wendet, one geuerde.

Was mir an ietzo fürgehalten vnd ich wol verstanden habe, dem will ich also getreulich nachkommen, alss mir Gott helff, vnd sein heyliges Euangelium.

Anlage 3

Amberger Boteneid.

Regensburg Histor. Verein M. S. R. 60 Fol. 74

1499

Amberger Ordnungen und Eide — Bottenlauffer Eid

Du bist bestellt gemainer Statt zu ainem Bottenlaufer ain Jar das nest. Und gipt man dir zum vorauss alle quatep ain halben guldin und ein viertail Korns. darzu leicht man dir einen Thurn dar Inn du dein Wonung haben solt man gipt dir auch gewannd zu ainem Klaide das solt du wie dir das bevohlen wirdet machen lassen und trag. darzu gemainer Statt Schildbuxen hie Inn der Statt und auch überland tragen. so dir auch ains erbern Raths und ander Brief oder gelt und Geldzwerth hinweg desgleichen und herwiederumb. was du den ausgessamt zu pringen oder zu tragen bevohlen wirdet, das soltn In massen dir solches allemalln bevohlen wirde getreulichen verwaren fürderlichen und unverzogenlichen nach dem besten Vermügen Ir gehörig ennd antworten. was du auch hörst oder sichst, das unsern gnedigsten Herrn Pfalzgrafen seiner fürstlichen Gnaden und Land und Leut oder gemainer Statt Amberg oder den Iren schedlich wer, oder dich sonst notdürftig sein bedeucht, Sollt du allemalen ainen burgermeister sagen und nicht verhalten und von ainer jeden meil wegs beson der sol man dir in Rats oder aines yeden Burgs sachen geben VIII ₰ so du auch über ein tag still liegest, So sol dir darnach für ainen jeden tag davon du stillig oder wart must besonder geben werd 16 ₰ ob du aber an solchen Orten da du still ligen wurdest die cost und speis vergebens herest sol man dir fur solich stillig nichtzit schuldig sein zu geben, du solt auch on Burgermeister wissen und erlaupniss nicht hinweg oder laufen und solichs alles zu halt mir hand gegeben trewen geloben und des ann geben und sworn.

Anlage 4

1522

Zwaben Pott Rechnung gen Augspurgk vnd Insprugk[1]). Vermerckt das aussgeben und zerung dess ersten reytens.

Item An sand Johans tag (24. Juni) da heym aussgeritten über nacht zw Abach verzert ...	13 Kreuzer		
Item Zw der Neuenstatt[2]) ze mittag verzert 7 Kreuzer mer 4 Krz zw beschlahenn darnach zw Byernbach[3]) vbernacht	14	»	
Item zw Augspurg vbernacht	20	»	
Item zw Lantsperg vbernacht	17	»	
mer zw beschlahen daselbst	4	»	
Item zw Fuessen vbernacht	18	»	
Item zw Paerwisenn[4]) vbernacht	17	»	
Item zw Insprugk dy zwen tag vnd zwo nacht da selbst auch zw beschlahenn gebenn thut alles zwsamen	55	»	
Item zw Schwaz verzert	19	»	
Item zw Aurbach[5]) verzert	17	»	
Item zw Albeching[6]) verzert auch geben zw beschlahen	22	»	
It zw lantzhut	17	»	2 hl
It zw Schyerling verzert vnd dem schmid gebn thut	17	»	
It Hye zw regenspurg verzert	4	»	
Summa aller vorgeschriben aussgeben thut dess ersten reytens	4 fl 25 Kreuzer vnd 2 hl.		

Vermerckt die Außgebung des andern reytens.

It Am mitwoch zw Sal Im mittn tag verzert	6 Kreuzer	
It zw Geyßenfeldt zw nacht	17	»
It zw Fripperg[7]) verzert	17	»
It zw Augspurg verzert	30	»
It zw Sumerhausen[8]) thut	16	»
It zw Vlm zw beschlahenn auch verzert thut alles	46	»
It zw pfaffenhofen[9]) vbernacht verzert	17	»

[1]) Rechnungsbeleg zur Regensburger Stadtrechnung 1522; stammt offenbar aus den als Altpapier verkauften Beilagen zur Stadtrechnung.

[2]) Neustadt (Donau).

[3]) Pörnbach (Oberbayern).

[4]) Barwies (Tirol).

[5]) Hier liegt jedenfalls eine Verwechslung mit Audorf (Oberaudorf) in Oberbayern vor.

[6]) Albaching b. Wasserburg (Inn).

[7]) Friedberg (Oberbayern).

[8]) Zusmarshausen.

[9]) Zwischen Ulm und Pfaffenhofen hat der Bote offenbar eine oder zwei Ausruhorte des Rückwegs nicht angegeben.

Item zw Ingolstat verzert vnd außgeben vmb ayn Hupfeyßen dem schmidt thut alles	20 Kreuzer
It zw balbyern vnd zwahen[10])	1 »
It zw Abach verzert	3 »
It zw Regenspurgk verzert	3 »
It zw schreiben geben thut	1 »
Summa deß andern reytens vorgeschribenenn thut alles	2 fl 57 Kreuzer
Summa der zwayen ridt thut alles zvsammen .	7 fl 22 Kreuzer
Mer dem Swaben geben zw trinckgelt	½ fl.

Der Schwabenbote hat auf seinen zwei Ritten folgende Wegstrecken zurückgelegt:

1. Ritt

von Regensburg

bis Abbach		12 km	bis Innsbruck	(7. 8. Tag)	33 km
» Neustadt	(1. Tag)	26 »	» Schwaz	(9. Tag)	29 »
» Pörnbach	(2. Tag)	33 »	» Audorf	(10. Tag)	55 »
» Augsburg	(3. Tag)	55 »	» Albaching	(11. Tag)	58 »
» Landsberg	(4. Tag)	30 »	» Landshut	(12. Tag)	54 »
» Barwies	(6. Tag)	65 »	» Schierling	(13. Tag)	39 »
» Füssen	(5. Tag)	65 »	» Regensburg	(14. Tag)	30 »
					584 km

Der Bote brauchte zu einem Weg von 584 km 14 Tage, also legte er durchschnittlich — die Ruhetage eingerechnet — täglich 42 km zurück, die Leistung eines Fußgängers.

2. Ritt

von Regensburg

bis Saal a/Do		20 km	bis Ulm	(5. 6. Tag)	64 km
» Geisenfeld	(1. Tag)	37 »	» Pfaffenhofen[11])	(7. 8. 9. Tag)	180 »
» Friedberg	(2. Tag)	58 »	» Ingolstadt	(10. Tag)	23 »
» Augsburg	(3. Tag)	8 »	» Abbach	(11. Tag)	58 »
» Zusmarshausen	(4. Tag)	27 »	» Regensburg	(12. Tag)	12 »
					487 km

Zu dem zweiten Ritt (487 km) brauchte der Bote 12 Tage, er legte also die Ruhetage eingerechnet — täglich durchschnittlich 41 km zurück.

[10]) = zu wachen (beim Pferd, während der Bote sich »balbieren« ließ).
[11]) Vgl. Anm. [9]).

Posttöchterhort,

Stiftung für verwaiste Töchter von Reichs-Post- und Telegraphenbeamten.

Der Verwaltungsbericht der Stiftung für das Geschäftsjahr 1922 bringt folgenden Abschluß:

Einnahme	ℳ	Pf.	Ausgabe	ℳ	Pf.
1. Vortrag aus 1921	21 525	12	1. Unterstützungen	2 227 518	34
2. Bestand Ende 1921 bei den Bezirksausschüssen	80 529	34	2. Verwaltungskosten und Steuern	25 520	53
3. Laufende Beiträge	1 075 614	86	3. Kursverlust	808	40
4. Einmalige Zuwendungen ..	2 070 960	6	4. Bestand Ende 1922 bei den Bezirksausschüssen	227 039	70
5. Zinsen	163 252	44	5. Zum Vermögen a) satzungsgemäß 315 477 ℳ 62 Pf. b) außerdem 20 392 » 3 »	335 869	65
			6. Vortrag auf 1923	595 125	20
Summe	3 411 881	82	Summe	3 411 881	82

Hiernach sind die laufenden Beiträge von 425 737 ℳ im Jahre 1921 um 649 878 ℳ (1921: 139 354) auf 1 075 615 ℳ oder um 153 (49) v H gestiegen. Von den 285 045 Beamten und Postagenten im alten Reichspostgebiet haben sich 185 441 oder 65,6 (58,1) v H an den laufenden Beiträgen beteiligt.

Die einmaligen Zuwendungen von Beamten und Privatpersonen sind im Berichtsjahr erheblicher, von 144 300 ℳ auf 2 070 960 ℳ oder um 1 335 (239) v H, gewachsen. Davon ist besonders erwähnenswert die Spende des Herrn Reichspräsidenten aus der Weihnachtssammlung der New Yorker Staatszeitung, die es der Stiftung ermöglichte, allen Empfängerinnen laufender Unterstützungen eine besondere Weihnachtsgabe von je 1 000 ℳ zu gewähren. Eine Weihnachtssammlung im Bezirk Trier und im Saargebiet ergab 210 000 ℳ. Von den geselligen Veranstaltungen zugunsten der Stiftung brachten solche in Breslau zusammen 116 000 ℳ. In welchem Umfang die einzelnen Bezirksausschüsse an den laufenden und einmaligen Einnahmen beteiligt sind, ergeben folgende Aufstellungen.

I. Beteiligung an den laufenden und einmaligen Einnahmen.

Bezirksausschuß	Laufende Beiträge ℳ	Pf.	Einmalige Zuwendungen für den Hauptausschuß ℳ	Pf.	Einmalige Zuwendungen für den Bezirksausschuß ℳ	Pf.
Aachen	14 823	65	1 809	70	6 183	—
Berlin I (OPD)	70 608	21	61 689	91	1 760	—
Berlin II (RPM u. TRA)	7 015	55	336	40	1 821	—
Braunschweig	13 818	55	3 451	10	—	—
Bremen	14 604	91	3 246	90	9 710	—
Breslau	103 198	01	53 447	53	123 284	80
Cassel	10 680	85	—	—	17 353	50
Chemnitz	25 620	45	18 125	41	6 254	55
Coblenz	15 826	09	1 221	75	6 070	86
Darmstadt	19 777	05	15 640	29	1 004	—
Dortmund	42 139	81	13 851	15	8 608	—
Dresden	40 695	42	11 930	99	24 949	83
Düsseldorf	69 697	40	8 617	67	12 400	—
Erfurt	41 834	28	7 172	16	2 394	22
Frankfurt (Main)	25 188	25	9 784	14	10 294	70
Frankfurt (Oder)	19 467	65	355	18	18 255	50
Gumbinnen	25 465	10	10 702	90	292 780	25
Halle	24 992	59	2 669	45	4 444	50
Hamburg	29 662	05	2 856	19	—	—
Hannover	51 288	30	9 971	85	50 670	15
Karlsruhe	27 009	52	8 207	47	4 323	11
Kiel	24 541	50	3 834	16	15 303	05
Köln	41 487	90	22 423	16	7 261	15
Königsberg	54 009	19	13 548	10	58 480	45
Köslin	16 061	58	281	85	8 467	49
Konstanz	23 153	—	2 238	05	7 437	55
Leipzig	33 921	88	6 998	44	825	—
Liegnitz	26 712	—	591	75	8 750	30
Magdeburg	19 400	95	2 925	50	2 938	90
Minden	14 656	75	70	—	69 126	83
Münster	18 005	16	1 444	20	5 890	84
Oldenburg	14 167	60	—	—	13 512	95
Oppeln	23 397	63	4 252	98	13 968	—
Potsdam	18 931	38	520	61	58 593	60
Schwerin	13 692	05	2 530	—	46 015	85
Stettin	24 504	60	3 417	61	21 100	35
Trier	15 558	—	41 604	45	172 972	10
Hauptausschuß	—	—	605 984	68	—	—
zusammen	1 075 614	86	957 753	68	1 113 206	38

II. Vergleichende Überſicht über den Anteil an den laufenden Beiträgen.

Bezirksausſchuß	Von den Beamten des Bezirks waren Spender laufender Beiträge				Der durchſchnittliche Jahresbetrag eines Spenders betrug					
	1921		1922		1921			1922		
	Reihenfolge nach der Höhe	v H	Reihenfolge nach der Höhe	v H	Reihenfolge nach der Höhe	ℳ	Pf.	Reihenfolge nach der Höhe	ℳ	Pf.
Aachen	28	58,5	18	74,8	16	2	64	6	8	51
Berlin I (OPD)	**37**	21,0	35	42,8	8	3	01	36	3	41
Berlin II (RPM u. TRA)	35	43,4	36	42,5	1	4	35	1	13	30
Braunſchweig	23	67,8	26	70,1	13	2	78	27	4	85
Bremen	26	61,5	15	79,2	27	2	08	32	4	57
Breslau	3	83,7	6	85,1	4	3	77	2	11	08
Caſſel	18	71,1	**1**	90,4	35	1	81	**37**	2	66
Chemnitz	7	77,0	25	71,9	**37**	1	44	30	4	76
Coblenz	**1**	88,4	2	88,0	11	2	87	11	6	64
Darmſtadt	2	84,0	3	87,0	33	1	91	33	4	32
Dortmund	15	72,2	8	82,4	17	2	57	20	5	48
Dresden	22	67,9	21	74,1	18	2	51	25	5	08
Düſſeldorf	8	76,8	13	80,0	15	2	72	23	5	18
Erfurt	20	70,6	19	74,8	24	2	24	13	6	37
Frankfurt (Main)	29	56,3	29	60,0	23	2	27	35	4	—
Frankfurt (Oder)	6	78,8	9	82,2	20	2	42	34	4	11
Gumbinnen	9	76,2	10	81,4	3	3	95	4	10	28
Halle	4	82,9	5	85,6	32	1	95	21	5	30
Hamburg	36	32,6	**37**	32,3	12	2	87	24	5	10
Hannover	13	73,9	14	79,3	10	2	92	5	8	63
Karlsruhe	24	64,5	28	65,1	25	2	14	16	6	19
Kiel	21	68,9	24	72,5	9	2	94	10	6	88
Köln	31	52,2	32	53,6	7	3	21	15	6	24
Königsberg	17	71,2	17	76,9	2	4	02	3	10	49
Köslin	11	75,1	12	80,4	6	3	26	18	5	83
Konſtanz	5	78,9	7	85,0	21	2	36	12	6	45
Leipzig	30	53,5	30	58,3	31	1	96	28	4	84
Liegnitz	10	75,4	11	80,5	36	1	75	14	6	37
Magdeburg	34	48,9	34	50,0	30	1	99	26	5	05
Minden	33	50,5	33	53,0	26	2	11	9	6	90
Münſter	27	60,3	27	67,9	19	2	47	8	7	14
Oldenburg	32	50,8	31	54,3	22	2	31	19	5	83
Oppeln	16	72,1	16	78,8	28	2	06	7	7	47
Potsdam	19	70,7	22	73,7	29	2	05	29	4	79
Schwerin	25	63,5	23	73,7	34	1	90	31	4	64
Stettin	14	72,7	20	74,5	14	2	74	17	6	07
Trier	12	71,9	4	86,5	5	3	69	22	5	23
zuſammen		58,1		65,6		2	59		5	80

Das Stiftungsvermögen ist durch den satzungsmäßigen Anteil an den Einnahmen und durch eine besondere Zuwendung um 335 870 *M* auf 3 350 000 *M* gestiegen.

An Unterstützungen sind im Jahre 1922 gewährt worden:

	Laufende Fälle	*M*	Einmalige Fälle	*M*	Zusammen Fälle	*M*
An Töchter von Beamten	515	207 300	2 995	1 988 818	3 510	2 196 118
An Töchter von Postagenten	7	3 300	33	16 400	40	19 700
Aus der Feldpoststiftung	—		36	11 700	36	11 700
zusammen 1922 ...	522	210 600	3 064	2 016 918	3 586	2 227 518
dagegen 1921 ...	490	93 560	2 908	317 295	3 398	410 855

Seit Begründung der Stiftung bis Ende 1922 sind im ganzen 6 724 834 *M* an Unterstützungen gegeben.

Von den im Jahre 1922 gezahlten Unterstützungen entfallen auf jeden Unterstützungsfall 621 *M* gegen 121 *M* im Vorjahr. Wahrscheinlich ist der Durchschnittsbetrag noch höher, weil vielfach mehrere Unterstützungen an dieselbe Waise, besonders aber einmalige Zuwendungen von den Bezirksausschüssen an Empfängerinnen laufender Unterstützungen als besondere Fälle gezählt sein werden.

Über die Gründe für die Bewilligungen laufender Unterstützungen durch den Hauptausschuß gibt folgende Zusammenstellung wertvollen Aufschluß:

Nach dem Stande von April 1923 gezahlte laufende Unterstützungen

an	Fälle	Davon an Waisen im Alter					
		bis 40 Jahre	über 40 bis 50 Jahre	über 50 bis 60 Jahre	über 60 bis 70 Jahre	über 70 bis 80 Jahre	über 80 Jahre
Lungenkranke	28	6	12	7	3	—	—
Krüppel	54	9	17	20	5	3	—
Nervenkranke	53	8	14	19	12	—	—
Geistes- u. Gemütskranke	43	10	14	13	5	1	—
Herzkranke	25	1	4	14	6	—	–
Blinde..............	18	2	1	3	8	2	2
Taubstumme	12	2	3	5	2	—	
Altersschwache	155	—	—	2	75	63	15
Sonstige Kranke	90	2	13	50	25	–	
Aus anderen Ursachen .	23	1	4	15	3	—	–
zusammen....	501	41	82	148	144	69	17
						230	
dagegen 1921....	481	40	76	137	131	77	20
						228	

Von allen gewährten laufenden Unterstützungen entfallen somit 230 oder 40,5 v H auf Waisen im Alter von mehr als 60 Jahren. Aus anderen Ursachen (teilweise Erwerbsunfähigkeit, besonderer Notstand usw.) sind nur 23 oder 4,6 v H gewährt worden.

Aus der Feldpoststiftung, die wie im Vorjahr ein Vermögen von 225 000 *M* aufweist, konnten 36 Unterstützungen im Gesamtbetrag von 11 700 *M* verteilt werden, und zwar an 12 Töchter ehemaliger Feldpostangehöriger und an 24 Töchter sonstiger Kriegsteilnehmer.

Der Verwaltungsbericht für 1922 zeigt hiernach in den Geldsummen einen gewissen Fortschritt gegenüber dem Vorjahr, im Vergleich zu der Geldentwertung aber einen starken Rückgang; ist doch der durchschnittliche Jahresbeitrag von 1,31 *M* im Jahre 1913 und 2,59 *M* im Jahre 1921 nur auf 5,80 *M* oder um 124 und 343 v H gegenüber 1921 und 1913 gestiegen. Zwar sind im laufenden Geschäftsjahr 1923 diese Beiträge nach dem Stande vom Juli 1923 auf durchschnittlich 517 *M* gesteigert worden, trotzdem steht auch der jetzige Beitrag in keinem Verhältnis zu dem Beamteneinkommen zur gleichen Zeit. Die Stiftung ist daher zu ihrem Bedauern zur Gewährung angemessener Unterstützungen nicht in der Lage. Sie kann zum 1. Oktober 1923 nur Beträge von 30 000 bis 40 000 *M* für ein Vierteljahr bewilligen. Erneut richtet deshalb die Stiftung die dringende Bitte an alle Freunde, der großen Not zu gedenken, in der sich viele kranke Töchter verstorbener Amtsbrüder befinden, und die Beiträge dem gesunkenen Geldwert und dem erhöhten eigenen Einkommen anzupassen.

Schriftwerke.

Nachweis

von Aufsätzen und Mitteilungen über das Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen aus der Zeitschriftensammlung der Bücherei des Reichspostministeriums.

(Juli bis September 1923)

A. Liste der Zeitschriften.

Enthalten im Archiv 1923, S. 99.

Nachtrag.

63a. Telegraphen-Praxis. Lübeck.

B. Nachweis der Aufsätze usw.[1])

1. Gemeinsame Angelegenheiten des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens.

Allgemeines. Amtssprache, alte und neue Formen der ..., von Scharringhausen, Oberpostinspektor **9.** 291.

Die Arbeiterbewegung unter besonderer Berücksichtigung des Verkehrsgewerbes in den exotischen Ländern, von Göhring **35.** 681.

Die methodische Arbeitseinrichtung und ihre Anwendung auf den Post- und Telegraphendienst **5.** 835.

– Arbeitskunde und Anlernschulen, von Leifheit, Oberpostsekretär **52.** 98.

– Die Außenbehandlung von Mauern in Hinsicht auf klimatische Verhältnisse **87.** 337.

---

[1]) Die fett gedruckten Zahlen bedeuten die Zeitschriften in der Liste unter A, die daneben stehenden Zahlen die Seiten

Deutschland. Personen, die von einer Behörde zur Instruktionserteilung zum Anwalt geschickt werden, gelten als bevollmächtigt zur Erteilung von Prozeßaufträgen (Entsch. des OLG Hamburg vom 9. Februar 1923) **55.** Beil. Nr. 1003.

— Polizeiverordnungen zum Schutze gegen verunstaltende Bauausführungen, Erlaß des preuß. Ministers für Volkswohlfahrt vom 29. Juni 1923 **87.** 336.

— Post- und Eisenbahnreklame, Genehmigung der Polizeibehörden zur Anbringung der Reklame (Vf des preuß. Ministers des Innern und des preuß. Ministers für Volkswohlfahrt vom 9. Juli 1923) **47.** 791.

— Post- und Telegraphengebühren-Erhöhungen **9.** 380. 400. 415. 425. 428. 500. 519. 533. 561, **52.** 98, **66.** 137, **23.** 215. 217. 245. 254.

— Eine Postvalutanovelle **74.** Bd. 19 Beil. (Chronik und Archivalien) 266.

— Das Primat des Betriebs, von Vogel **19.** 155.

— Prüfungsreisen, Fahrtauslagen und Vergütungen für Mehrausgaben am Prüfungsort **2.** 405.

— Rangierbeamte, neue Laufbahn der ... (bei der Reichsbahn), Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 24. Juli 1923 **57.** Abt. A 261, **86.** 525.

— Rechtsanspruch auf die Entschädigung nach §§ 1 und 2 des Reichsgesetzes vom 21. Mai 1920, betr. Gewährung einer Entschädigung an versetzte Beamte und von Umzugskosten beim Wohnungswechsel am Ort (Entsch. des RG vom 9 Januar 1923) **31.** 418.

— Rechtsprechung, neuere ... des Reichsgerichts zur Frage der veränderten Verhältnisse und der Geldentwertung, von Zeiler, Reichsgerichtsrat **17.** 446.

— Die Reichsindexziffern der Lebenshaltung und die gleitende Lohn- und Gehaltsskala **23.** 207.

— Reichsversicherungsordnung, das Gesetz über Änderungen der ..., von Dr. Hoffmann, Wirkl. Geh. Oberregierungsrat **6.** 337.

— Reisetagegelder usw. sowie Sitzungsgebühren, Abrundung von . . **36.** 394. 441, **2.** 368 390, **44.** 317, **24.** Jahrg. 3 S. 667.

— Richtlinien für arbeits- und betriebswissenschaftliche Untersuchungen **23.** 283.

— Richtlinien über die Schadloshaltung der Beamten, Angestellten und Arbeiter des Reichs in den besetzten und Einbruchsgebieten für Schäden seit dem 11. Januar 1923 **40.** 51.

— Rücksichtnahme auf kränkliche Beamte. Es besteht eine Verpflichtung der vorgesetzten Dienstbehörde zur Rücksichtnahme auf den schonungsbedürftigen Zustand des nach einer Erkrankung wieder in den Dienst getretenen Beamten (Entsch. des RG vom 31. Januar 1922) **26.** Bd. 39 S. 167.

— Ruhen der Pensionen bei Verwendung von Pensionären im Reichs- oder in einem sonstigen öffentlichen Dienst **36.** 443.

— Selbstkosten, die subjektiven und objektiven ... sowie die praktischen Kalkulationsgrundlagen in der Reichsbahntarifpolitik, von Dr. Spieß, Oberregierungsrat **86.** 501. 517.

— Sonderzuschläge, örtliche ... im besetzten, Einbruchs- und angrenzenden Gebiet für Beamte, Wartegeldempfänger, Pensionäre, Witwen und Waisen **36.** 418.

— Stellungnahme des Hauptbeamtenausschusses zu den arbeits- und betriebswissenschaftlichen Untersuchungen **67.** 113.

— Stenographie, Vorschläge über die Behandlung des Lehrstoffs ... bei der Eisenbahnverwaltung zwecks späterer nutzbringender Verwendung im Dienst **86.** 507.

— Steuerzahlung, Zuschlag bei verspäteter ... **36.** 426.

— Streik. Ist der Streikleiter für die Schäden haftbar, die dem einzelnen der Volksgemeinschaft durch den Streik entstehen?, von Keßler, Oberpostinspektor **23.** 282.

— Studium, fachwissenschaftliches ..., von Pietsch, Regierungsrat **13.** 208.

— Das neue Stundungsverfahren bei der Reichsbahn **86.** 572.

— Tage- und Übernachtungsgelder, Vergütung für Zurücklegung von Landwegstrecken bei Dienstreisen der Reichsbeamten **42.** 465. 484. 556. 576, **47.** 723. 767. 801, **36.** 303. 345. 379. 390. 412. 436. 450. 466, **24.** Jahrg. 3 S. 572. 591. 634. 653. 667, **44.** 223. 243. 259. 290. 308, **46.** 570. 607. 629. 703, **31.** 393, **2.** 243. 258. 330. 358. 366. 370. 382. 398. 418.

— Die Tariflöhne der Reichsbetriebsarbeiter und Buchdrucker im August 1923 **76.** 543.

— Die Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahn **75.** 756, **86.** 556.

— Teilstreik, keine Verpflichtung zur Fortzahlung des Gehalts beim ... **86.** 632.

— Überlassung von Grundstücken an Post und Eisenbahn (Vf des Reichsministers der Finanzen vom 7. Juli 1923) **2.** 421.

— Umsatzsteuer. Zahlungen von Verbandsmitgliedern, die einen Verband in den Stand setzen, seine Aufgaben satzungsgemäß zu erfüllen, sind umsatzsteuerfrei (Entsch. des RFH vom 5. Mai 1922) **15.** Beil. (Rechtsprechung) 14.

— Umsatzsteuerpflicht bei Verkauf von Altmaterialien (Papier u. dgl.), allgemeine Vf. des preuß Justizministers vom 4. Juli 1923 **42.** 479.

II. Postwesen.

III. Telegraphen- und Fernsprechwesen.

(Mit Ausnahme des drahtlosen Telegraphierens und Fernsprechens [s. unter IV])

IV. Drahtloses Telegraphieren und Fernsprechen.

Deutschland. Telefunkenkonzerte der Telefunkengesellschaft **27.** 901, **65.** 621.
— »Tempo 100« (Bewertungsmethoden bei der Abgabe von Telegrammen und bei der Aufnahme nach dem Gehör) **63a.** 144.
— Die Transradio-Betriebszentrale, von Quäck **65.** 596.

Dänemark. Ein öffentlicher drahtlos-telephonischer Dienst zwischen Dänemark und Bornholm **35.** 860.

England. Bewerbungen um Experimentier-Radiolizenzen bei der Regierung (Postbehörde) **63.** Jahrg. 6 Heft 31 S. 86, **35.** 811.
— Erlaubnis der Benutzung der Bordfunkstellen in englischen Häfen **63.** Jahrg. 6 Heft 31 S. 56.
— Die transatlantischen drahtlosen Marconi-Stationen in Carnarvon und Towyn **27.** 712.
— Das englische Reichsfunknetz **64.** 35.
— Drahtlose Schnelltelegraphie in England **27.** 741.

Frankreich. Neue gesetzliche Bestimmungen über die privaten Radioempfangsstationen **27.** 717.
— Marinegesetz, nach dem alle französischen Schiffe von über 500 t mit Radio-Apparaten ausgerüstet sein müssen **63.** Jahrg. 6 Heft 31 S. 86.

Italien. Die Entwicklung der Radiotelegraphie nach dem Kriege **27.** 765.
— Italien und das Funkmonopol **35.** 880.

Niederlande. Eine niederländische Großsendestelle für drahtlose Telegraphie im Gelderland (für den Verkehr mit den Kolonien) **87.** 333.
— Radioverkehr Holland–Java **35.** 860.

Norwegen. Ärztlicher Rat auf drahtlosem Wege bei Unfällen und Krankheiten an Bord von Schiffen **63.** Jahrg. 6 Heft 31 S. 86.

Portugal. Vertrag zwischen der Regierung und der Marconi Co., wonach die letzte auf 40 Jahre das ausschließliche Recht zur Errichtung von Funkstationen in Portugal erhält **64.** Beil. (Zeitschriftenschau) 20.

Rußland. Bestimmungen über die Benutzung von Schiffsstationen innerhalb der 10 Meilen-Zone der russischen Gewässer **63.** Jahrg. 6 Heft 31 S. 56.
— Eine Großfunkstelle auf Nowaja-Semlja **65.** 492.

Tschechoslowakei. Gesellschaft »Radio-Journal« zur Ausnutzung der Radiotelephonie in kultureller und künstlerischer Richtung, Ausbau der drahtlosen Telegraphie **63.** Jahrg. 6 Heft 31 S. 86.
— Tschechoslowakei und das Funkmonopol **35.** 880.

Amerika. Argentinien. Amateur-Stationen für drahtlose Telegraphie **63.** Jahrg. 6 Heft 31 S. 87.
— Brasilien. Das Amateur-Radiowesen **63.** Jahrg. 6 Heft 31 S. 87.
— — Die Telefunken Röhrensender-Station Arpoador bei Rio de Janeiro **63.** Jahrg. 6 Heft 31 S. 80.
— Columbien. Funkdienst der Marconi Wireleß Co. of Columbia **75.** 741.
— Vereinigte Staaten von Amerika. Die drahtlose Telegraphie im Dienste der Volkserziehung (drahtlose Verbreitung von Unterrichtsbriefen) **63.** Jahrg. 6 Heft 31 S. 87.
— — Verkehrsleistungen der Radio Corporation of Amerika **63.** Jahrg. 6 Heft 31 S. 72.

Asien. Japan. Die neue japanische Funkstation Iwaki (Haranomachi) **64.** 35.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.

Sachweiser.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.
6139 23. IIIb.


UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 107774629